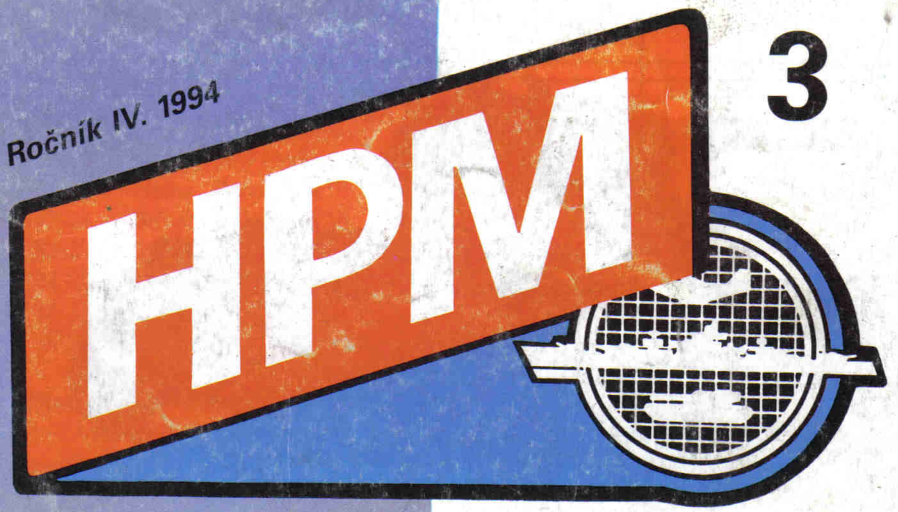
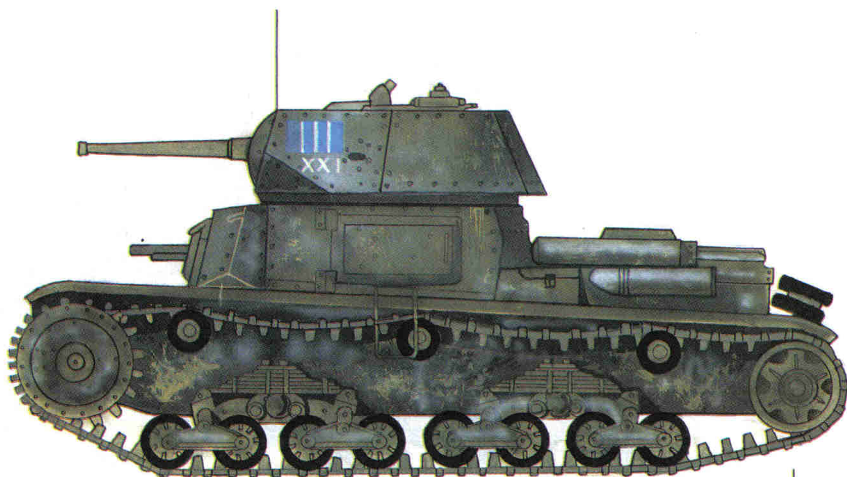
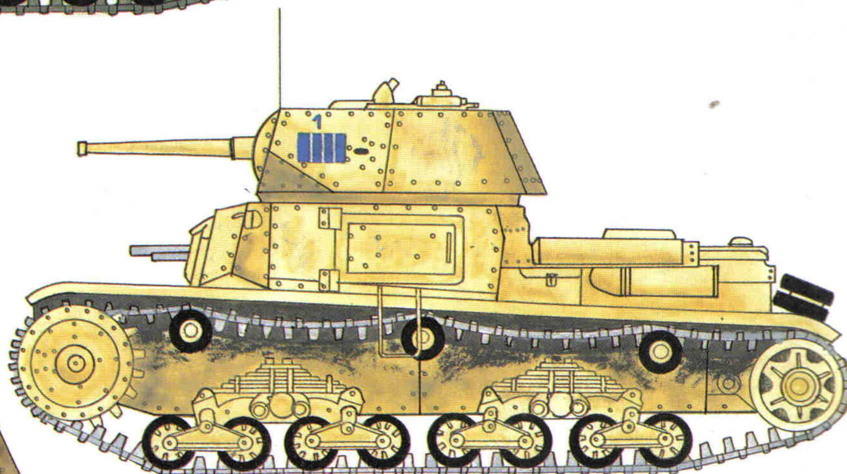

Ročník IV. 1994
HPM
3

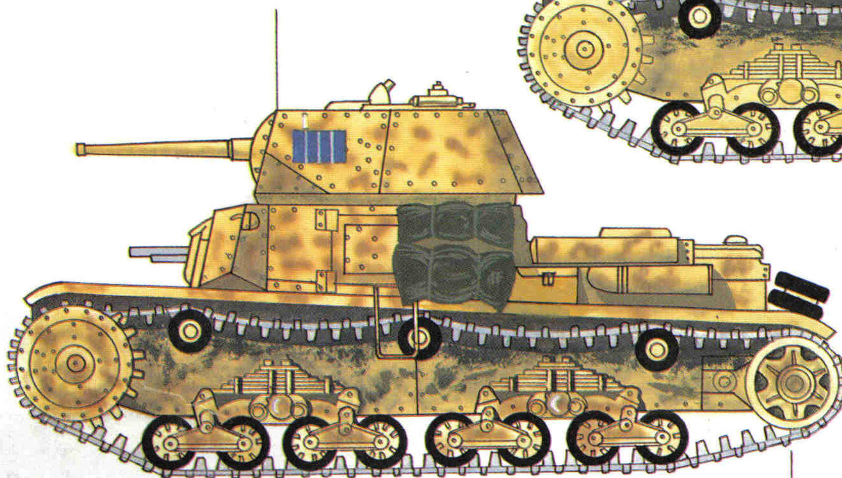

NJ
VA-122
223



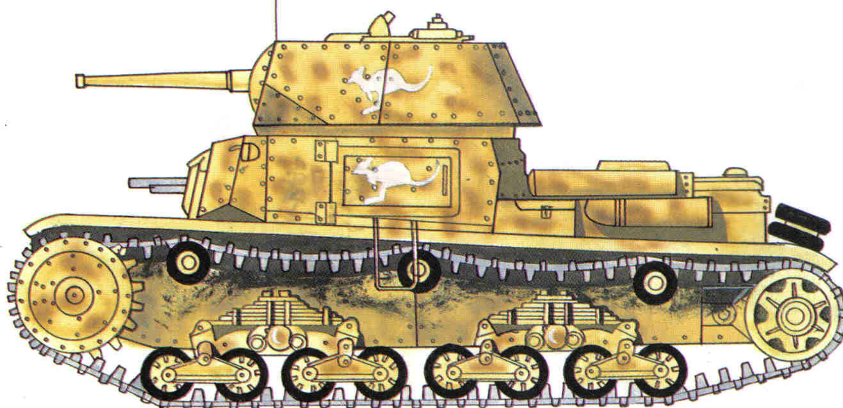
První sériové kusy M 13/40 byly nastříkány na všech plochách tmavou šedozelenou barvou.



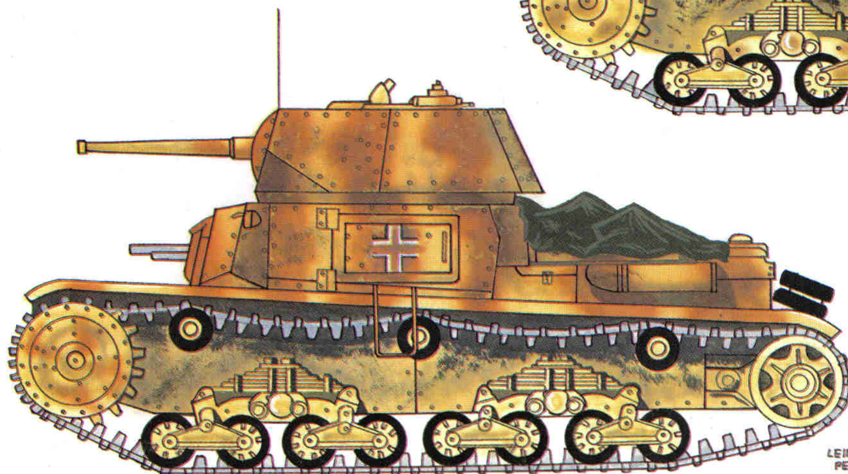
Nejtypičtější kamufláž M 13/40 bylo pískové zbarvení na všech plochách.



V některých případech byla nepravidelně aplikována tmavě hnědá doplňková barva. Příkladem je stroj nasazený na severoafrickém bojišti.



M 13/40 nasazený do boje jako kořistní australskými jednotkami v Africe. Charakteristickým znakem byl emblém klokana na věži a korbě.



Část M 13/40 se dostala do rukou i útvarům německé armády po italské kapitulaci. Zobrazený stroj byl zařazen k mechanizované divizi Luftwaffe Hermann Göring roku 1943. Přes původní italskou pískovou byly nastříkány pásy německé Rotbraun.



- HPM Historie a plastikové modelářství Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- *Číslo mez. indexu - 46 642*
- Registrační značka - Mk ČR 5340
- Vychází - měsíčně
- Vydává: HaPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Jams-Jana Skurovcová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
HaPM s.r.o., Jerevanská 3,
100 00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00-15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte - Inzerce HaPM

Tiskárna: Východočeské tiskárny, s.p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím poštovní přepravy Praha č. j. 1298/93 ze dne 21. 4. 1993
ISSN 1210-1427

History and plastic modelling issued monthly by HaPM Ltd.
Editorial & advertising Offices HaPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02-73 79 892

Editorial & Production Staff

- Managing Editor - I. Pejčoch
- Modelling Editor - V. Janovský
- Technical Editor - M. Mamula
- Art Editors - V. Leimer
- Graphic Editor - Jams

Printed in Czech Republic by Východočeské tiskárny, s.p. provoz 10, Smilova 487, Pardubice

OBSAH:



Připravujeme do čísla 4/94
- **Avia Av 135**
- **Tank M1 Abrams**
- **Francesco Baracca**
- **Rakouské monitory na Dunaji**
- **Gloster Squirt**

Vought A-7 Corsair II

Jaromír Müller

Vought A-7D+ (někdy jen A-7 Plus)

V polovině roku 1986 si získal zájem velení USAF návrh modifikovat 337 kusů A-7D, které tehdy sloužily u Air National Guard tak, aby se vzájemně doplňovaly s Fairchildy A-10A. Modifikované A-7D měly být nadzvukové, což mohla umožnit náhrada stávajících motorů podstatně výkonnějšími (buď Pratt Whitney F-100PW-200, nebo General Electric F-110GE-100, oba s přídavným spalováním). Dalšími úpravami měly být prodloužení trupu, montáž rozšíření přechodů náběžných hran do trupu, automatické manévrovací klapky, spojlery, moderní avionika, CRT displeje na přístrojové desce, širokoúhlý HUD a FLIR.

V březnu 1987 vydalo velení TAC propozice pro Tactical Fighter Modernization Attack Plan a z pěti uchazečů byl vybrán právě A-7D+.

V červnu 1987 dostala firma Vought zakázku na přestavbu dvou A-7D na prototypy A-7D+. V zájmu snížení nákladů měly být oba poháněny motory Pratt Whitney F-100PW-220. První vzlet se předpokládal v květnu 1989. Drak měl být upravený tak, aby se do něj dal montovat kterýkoliv z obou zmíněných motorů. K nově zavedeným úpravám měly patřit ještě tyto položky: systém pro hloubkové útoky bez vnější viditelnosti Vought LANA (zahrnoval FLIR Texas Instruments AN/AAR-49 a radar pro kopírování terénu AN/APQ-126), aerodynamická i konstrukční vylepšení draku, zdokonalení klimatizace a palivového a elektrického systému a prodloužení směrovky. Trup se měl prodloužit o 1,2 m.

Firma Vought v rámci originality jí vlastní pro modernizovaný A-7D+ razila jméno Corsair III. Aby to bylo ještě jednodušší, později byl označován jako Strikefighter a nakonec se označení změnilo na YA-7F.

Vought A-7DER

Označení již zmíněné varianty s kanónem GAU-8A. Měla mít prodloužený trup, výkonnější motor a o něco málo větší vzletovou dráhu. Zásoba střeliva by však ani zdaleka nedosahovala úrovně A-10. ER znamenalo Extended Range - prodloužený dolet.

Vought A-7E

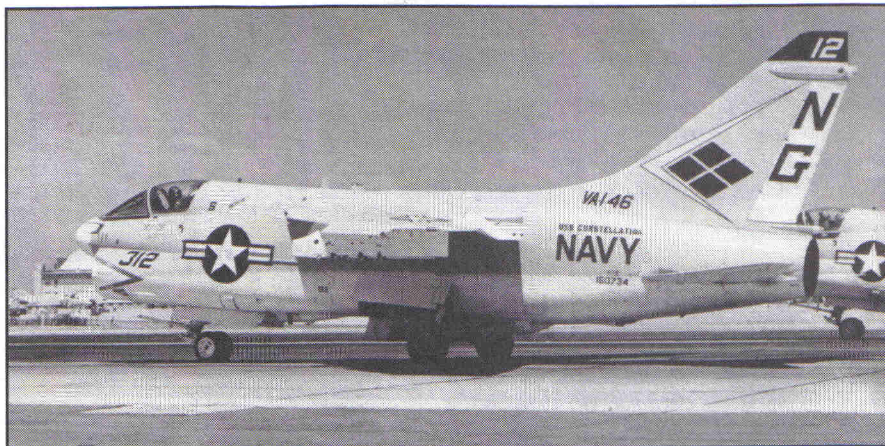
Tato varianta přebrala mnohé ze změn, uplatněných v konstrukci A-7D. Celková shodnost mezi A-7E a D je tedy podstatně vyšší, než v případě srovnání A-7D se staršími námořními variantami. Týká se to HUD, počítače pro odhoz podvěsné výzbroje, kanónu M-61, modernizovaného hydraulického systému a protismykového zařízení brzd. Původně měla stejný motor jako A-7B, od 68. vyrobeného kusu se však montoval Allison TF-41A-2 o tahu 6804 kp, tedy větším, než jakým disponuje A-7D. Maximální vzletová váha se zvýšila rovněž na 19 050 kg, čímž se A-7E stal nejtěžším jednomotorovým letadlem, které kdy létalo z palub nosičů US Navy. První z A-7E se poprvé dostal do vzduchu 25. listopadu 1968, řízený Robertem E. Rostinem. Do výzbroje US Navy první kus přišel 14. července 1969. U varianty A-7E byl zbraňový a navigační systém téměř doveden k dokonalosti. Jeho součástmi byly: počítač AN/ASN-91, využívaný k stanovení optimálního způsobu odhozu pum, poskytující navigační informace na cestě k cíli a data pro návrat, inerciální soustava AN/ASN-90, dopplerovský radar AN/ASN-190, radar pro přední polosféru AN/APQ-126, počítač CP-953 pro vyhodnocení dat, získaných snímači stavu okolního prostředí, HUD AN/AVQ-7V, radarový výškoměr AN/APN-141, radiomaják AN/APN-154, záložní magnetický kompas AQU-5A, souprava TACAN AN/ARN-52, soupravy pro automatické směrové navádění AN/ARC-51 a AN/ARA-50 a pochopitelně i další identifikační a radioelektronické prostředky.

I A-7E se ještě ve Vietnamu zabojovaly. Shodou okolností je ve Vietnamu jako první nasadila opět VA-147, stejná jednotka, která se tam se svými A-7A dostala jako úplně první. Spolu s A-7E druhé jednotky na palubě USS America (VA-146) podnikla první bojový let nad územím Vietnamu 26. května 1970. Byl to útok na dělostřelecké baterie Vietkongu a pilotem byl Lt.(Jg) Dave Lichtermann. Zakrátko k nim přibyly ještě další jednotky z palub nosičů USS Kitty Hawk a USS Ranger. Do března 1971 odlétaly A-7E přes 9000 bojových letů při ztrátě pouhých dvou letadel. V květnu 1971 mělo námořnictvo 27 bojových a tři cvičné jednotky, vybavené Corsairy (VA-122 na NAS Leemore a VA-174 na NAS Cecil Field měly A-7E, VA-125 na Leemore měla směs A-7A a B). V té době již byla řada A-7A a B ve výzbroji bojových jednotek zcela nahrazena variantou E.

V roce 1978 přibyly do výzbroje Corsairů A-7E soupravy FLIR, podvěšené na pylon pod křídlem, které jim umožnily zvýšit pravděpodobnost zásahu bez vnější viditelnosti. První A-7E, vybavené soupravami FLIR, dostalo US Navy v září 1978.

V březnu 1981 dostalo US Navy poslední z 596 objednaných A-7E a mělo jich tehdy v první linii 24. squadrony po dvou v každém CAW. VA-174 na východním pobřeží USA a VA-122 na západním sloužily pro přecvičování pilotů na Corsairy. Další dvě jednotky, VA-45 a VA-127, sloužily pro výcvik navigace, nácvik vzdušného boje a letů podle přístrojů. Měly však pouze jednotlivé kusy A-7, většinu jejich výzbroje činily MDD A-4.

V roce 1983, během akcí americké námořní pěchoty v Bejrútu, se do palby dostaly i A-7E z paluby USS Eisenhower, z které tehdy létaly VA-12 a VA-66. V září 1983 se invaze na Grenadu, známé pod názvem Urgent Fury, účastnily i A-7E od VA-15 a VA-87, vedené Cdr. Byronem L. Duffem a Michaelem O'Brianem, z paluby USS Independence. V prostředí naprosté vzdušné převahy se dokonale osvědčily a podle viceadmirála Josepha Metcalfa umožnily dosáhnout takřka okamžité i převahu pozemních jednotek. Independence vystřídala u libanonského pobřeží USS Eisenhower. V případě USS Independence tak došlo ke kurióznímu případu, že během jedné plavby se účastnila dvou různých válek. Bylo to právě v době, kdy došlo k ostřelování amerických lodí Syřany a Američané se rozhodli k odvetě. Podle původního plánu měla v noci zaútočit formace Grummanů A-6 Intruder, ale ve skutečnosti 4. prosince 1983 vzlétla k útoku na syrské pozice v oblasti Sukh el Garb směska Intruderů a Corsairů A-7E. Kromě jednoho sestřeleného Intruderu to schytal i A-7E, pilotovaný Cdr. Edwardem K. Andrewsem, který byl pověřen vedením akce. Katapultoval se nad Bejrútem, na padáku doklouzal až nad moře a tam ho krátce nato bez problémů vylovili. Další bojové akce prodělaly A-7E v roce 1986, v útocích na plukovníka Kaddáfího, vůdce libyjské revoluce. Daleko větší popularitě se sice těšily F-111F, vzlétající z britských letišť,



A-7E Bu No. 160734 od VA-146 Blue Diamonds operující z letadlové lodi USS Constellation.
A-7E Bu No 160734 from VA-146 Blue Diamonds based aboard USS Constellation.



A-7E patřící VA-82 Marauders přistává na letadlové lodi USS Nimitz.
A-7E from VA-82 Marauders landing on USS Nimitz.

ale piloti Corsairů si zase nemuseli dělat hlavu z problémů se suverenitou jednotlivých zemí. Startovali totiž z palub letadlových lodí, křižujících v mezinárodních vodách. Při této příležitosti došlo k bojovému otestování protiradarových střel AGM-88A HARM, které se do rejstříku zbraní, používaných Corsairy, dostaly počátkem osmdesátých let. Jsou to zbraně, na které neplatí vypnout jim zaměřený radar. Mají totiž v paměti uloženou lokalizaci cíle.

Vought A-7E si z palub letadlových lodí zavál-čily i ve válce s Irákem. Používaly se pro klasické bitevní účely. Při těchto letech si odzkoušely klamné cíle TALD (Tactical Air-Launched Decoy) typu ADM-141, vyráběné firmou Brunswick Corporation. Jsou bezmotorové a obvykle se vypouštějí při rychlosti M=0.8 z výšky 6000 m. Za těchto podmínek se pohybují klouzavým letem ještě asi čtyři až pět minut. Právě s použitím těchto klamných cílů patrně souvisejí velké počty sestřelených spojeneckých letadel, hlášených začátkem konfliktu s Irákem. Původně byla tato hlášení označována jako bohapustá propaganda, později však spojenci připustili, že se patrně jednalo o skutečné sestřely. Byly to však sestřely těchto klamných cílů a otázkou zůstává, zda si toho vůbec sami Iráčané byli vědomi. Během prvních tří dní bojů se jich použilo asi 140, později je Spojenci pro naprostou devastaci irácké protivzdušné obrany přestali používat. TALDS budily dojem masivního útoku ve středních výškách, obrana se soustředila na ně a vlastní letadla většinou pronikla nezpozorována. Došlo i k případům sestřelů TALD iráckými záchytnými stíhači. Další zajímavost je použití zcela nových střel MDD AGM-84E SLAM (Stand-off Land Attack Missile). Při jednom z útoků byly z A-&E odpáleny dvě střely tohoto typu proti budově, ve které byl umístěn velín hydroelektrárny. Navádění převzal pilot z doprovodného A-7E, a jak dokázal záznam, první ze střel, patrně slušně vychovaná, prošla dveřmi a druhá z nich (patrně ještě vychovanější) proletěla dírou ve dveřích, kterou udělala ta první. Námořní A-7E dorazily do Zálivu na palubě letadlové lodi CV-67/USS John F. Kennedy a patřily jednotkám VA-46 a VA-72 a žádný z nich nebyl sestřelen. Odlétaly tam přes bojové nasazení této varianty, průběžně nahrazované typem MDD F/A-18 Hornet.

Formálně přestalo US Navy používat Corsairy od 23. května 1991, ale ve skutečnosti došlo k vyřazení posledních A-7E od bojových jednotek (VA-46 a VA-72) až v prvním čtvrtletí roku 1992. Několik dalších kusů se však až do konce roku 1992 používalo ke zkušebním a pokusným účelům u VX-5 v China Lake a ostatních zkušebních jednotek v Albuquerque, Fallonu, Patuxent River a Point Mugu.

Postaveno bylo celkem 596 kusů, včetně 67 kusů dodatečně přeznačených na A-7C.

Vought A-7G

Označení pro předpokládanou exportní verzi pro Švýcarsko s motorem TF-41A-3. Tato verze nebyla postavena, pouze v letech 1970 až 1972 létaly dva A-7D, konfigurované s výzbrojí podle švýcarských požadavků.

Vought A-7H

Pozemní varianta, odvozená z A-7E pro Řecko. 60 kusů, jeden z nich konvertován na TA-7H. Bližší informace dále.

Vought A-7 International Corsair 2

Modernizační program, nabízený firmou Vought v roce 1969. Vycházel z varianty A-7B, měl zahrnovat nové přístrojové vybavení, FLIR v podvěsu a výkonnější motor.

Vought A-7 International Corsair 3

Další pokus firmy Vought o modernizaci A-7B. Objevil se o něco později a zahrnoval podstatně pronikavější úpravy. Kromě již zmíněných úprav se uvažovalo o montáži HUD, motoru F-110GE-100 a o prodloužení trupu.

Vought A-7J

Označení jednoho kusu A-7E, vybaveného pro zkušební účely speciálním měřícím a záznamovým vybavením.

Vought A-7K

Dvousedadlová verze A-7D pro Air National Guard. V polovině roku 1979 objednalo USAF konverzi jednoho kusu A-7D na prototyp YA-7K a uvolnilo prostředky pro výrobu dvanácti dalších kusů. První prototyp poprvé vzlétl 29. října 1980. Dodatečně bylo doobjednáno dalších 30 kusů. Původní označení TA-7D. Dodávky začaly v roce 1981, jako první je dostala 162. TFTG v Tucsonu, která slouží pro výcvik všech pilotů pro A-7. Z bojových jednotek ANG dostala první kus v březnu 1982 149. TFS z Virginia ANG. V březnu 1985 bylo objednáno zařízení FLIR pro montáž do čtyř kusů A-7K.

Vought A-7K+

Přestavba původních A-7K na podobný standard jako A-7D+. Plánováno v roce 1987.

Vought A-7P

Označení dvaceti generálkovaných A-7A, dodaných do Portugalska. První let 20. července 1981.

Vought A-7X

Projekt, který firma Vought nabídla za situace, kdy se neúnosně zvyšovala cena nových F/A-18. Přebírala prodloužený trup TA-7C, který se měl ještě víc natáhnout vložením 46 cm dlouhé části trupu za křídlo. Mělo být zachováno asi 90 % dílů shodných s A-7E.V úvahu přicházely dvě varianty: první se dvěma motory F-404 bez přídavného spalování a druhá s jedním F-101DFE (později přeznačený na F-110), který přídavné spalování měl mít.

Vzletová váha měla dosáhnout 20 900 kg a maximální rychlost se měla dostat až na M=1,6 ve velkých výškách a M=1,1 u země, akční rádius při profilu Hi-Lo-Hi 870 km, jako výzbroj měl (kromě 9072 kg podvěsné výzbroje) kanón M-61A-1 s tisícem nábojů a čtyři Sidewindery AIM-9.

V kabině mělo rovněž dojít k rozsáhlé modernizaci -multifunkční displeje a HOTAS, k běžnému vybavení měl patřit FLIR a laserový značkovač AAS-38.

Vought EA-7L

Sedm kusů TA-7C, upravených a vybavených pro vedení radioelektronického boje. Později byly upraveny a modernizovány po vzoru TA-7C (viz TA-7C). Sloužily u VAQ-34 na základně Lemoore v Kalifornii. Koncem roku 1991 to byly poslední Corsairy v aktivní službě u US Navy. Po stažení z výzbroje začátkem roku 1992 skončily u VX-5 v China Lake.

Vought KA-7F

Projektovaná tankovací varianta, která se neuskutečnila.

Vought NA-7C

Tři kusy A-7C, modifikované pro pokusné účely. První z nich byl určen pro náročné zkoušky u Board of Inspection and Survey na základně Patuxent River v Marylandu, druhý šel na základnu Naval Weapons Center v China Lake v Kalifornii a třetí používali na základně ve Warminsteru v Pennsylvánii u Naval Air Development Center. Mimo jiné se účastnil zkušebního programu typu Rockwell T-2 Buckeye a v roce 1975 a vývoje podvěsu TARPS (podvěsný taktický systém vzdušného průzkumu - Tactical Airborne Reconnaissance Pod System).

Vought TA-7C

Dvoumístná cvičně bojová varianta. V roce 1976 dostala firma Vought zakázku na konverzi 40 A-7B a 41 A-7C na dvoumístné. Byly určeny pro US Navy. I když se s nimi počítalo především jako se cvičnými, měla si zachovat i bojové vlastnosti jednomístných bojových variant. Ve skutečnosti se těchto konverzí provedlo pouze 36 a vycházely z A-7C. První z konverzí vzlétla poprvé 17. prosince 1976.



Jeden z Corsair II A-7E VA-122 Flying Eagles.
One of the VA-122 A-7Es.

Přišly do výzbroje jednotek VA-122 a VA-174. Měly motory TF-30P-408, a protože byly vybaveny zbraňovým a navigačním systémem z A-7E, mohly být používány i pro výcvik v používání zbraní. Pochopitelně měly dvoumístnou kabinu s dlouhým překrytem a trup byl rovněž prodloužený. Ještě o něco později přišel požadavek US Navy na úpravu dvaceti A-7E do podoby TA-7C. Koncem roku 1984 začala firma Vought studovat možnost výměny původních motorů v 50 TA-7C za výkonnější Allisony TF-41. Smlouva nakonec zahrnovala 49 kusů a kromě motorů došlo i k dalším modernizacím: nová sedadla Stencel, automatické manévrovací klapky a systém monitorující funkci motoru. První, takto modernizovaný Corsair přebralo US Navy 29. ledna 1985. Počet 49 kusů zahrnuje i oněch šest EA-7L. Po vyřazení od bojových jednotek v letech 1991 až 1992 skončilo několik kusů u VX-5 a jiných zkušebních jednotek.

Vought TA-7D

Obdoba TA-7C, založená však na variantě A-7D, poháněné motorem Allison TF-41. Bylo objednáno celkem šestnáct kusů pro potřeby Air National Guard. V samotném zárodku však byl finanční rozpočet pro fiskální rok 1979, do kterého byly zahrnuty, vetován tehdejším prezidentem USA, Jimmy Carterem. Později se tato varianta uskutečnila pod označením A-7K.

Vought TA-7H

Odvozená pro Řecko z A-7H. Odpovídá TA-7C, nemá však možnost vzdušného tankování. Celkem šest kusů, jeden z nich konvertován z A-7H. Bližší informace dále.

Vought TA-7P

Jak napovídá písmeno P, jedná se o šest kusů, konvertovaných z jednomístných A-7A pro Portugalsko.

Vought V-519

Projektové označení dvoumístného Corsairu YA-7H, později přeznačeného na TA-7E.

Vought V-529D

Projekt dvoumístné varianty, odvozené od A-7E. Firma Vought ji nabízela americkému námořnictvu v roce 1977. Až na záď, ve které měly být dva motory General Electric F-404GE-400 o tahu 4540 kp a části o délce 51 cm, vložené do trupu pod křídlem, se měla s A-7E zvenčí shodovat. Tato vložka měla obsahovat další palivovou nádrž, stejně jako nová záď. Tam měly být nádrže dvě. Zásoba paliva se tím měla zvýšit na 5751 kg. Zvýšený tah dvou motorů měl podstatně zlepšit vzletové charakteristiky a stoupavost.

Vought V-531

Obdoba V-529D, určená pro USAF. Měla vycházet z A-7D a měla být dvoumístná. Firma Vought ji nabízela v rámci programu FAC-X, ze kterého měl vzejít speciální letoun pro předsunuté letecké návodčí.

Vought YA-7E

Přeznačení prototypu dvousedadlového Corsairu V-159, který poprvé vzlétl jako YA-7H.

Vought YA-7F

Definitivní označení dvou prototypů, objednaných v roce 1987 na základě požadavku Air National Guard na letadlo pro přímou bitevní podporu a vybojování vzdušné převahy nad bojištěm. První z A-7D, určených k přestavbě, byl pobočce firmy LTV v Dallasu předán 6. října 1987. 29. listopadu 1989 poprvé vzlétl, pilotovaný Jimem Readem, vedoucím zkušebních pilotů Aircraft Products Group firmy LTV. K změnám proti A-7D se připojila ještě tvarově zcela změněná zadní část trupu a výškovky, které dostaly záporné vzepětí 5,25 stupně. Druhý prototyp vzlétl 3. dubna 1990 a po prověrkách a několika dalších letech byl 6. dubna přesunut na základnu Edwards. Spolu s prvním prototypem odlétaly do poloviny dubna 37 letů o celkové délce přes 68 hodin. Zkušební program skončil v březnu 1991 po odlétání 316 hodin během 183 letů. Steve Yarborough, šéf příslušného oddělení firmy LTV, konec zkoušek komentoval těmito slovy: „Považujeme program YA-7F za úspěšný. Dokázali jsme všem, že je možné vzít dvacet let staré letadlo a modernizovat jej tak, že je v podstatě stejně spolehlivé a výkonné jako zcela nové".

Vought YA-7H

Původní označení pro dvoumístný prototyp V-159, konvertovaný z prvního sériového A-7E. První let 29. srpna 1972. Později přeznačen na YA-7E a ještě později TA-7C. Původně se plánovalo použití i v útocích proti pozemním radarům, tzv. Wild Weasel. Označení se změnilo v souvislosti s řeckými A-7H.

Výroba Corsairů skončila v roce 1982 po postavení celkem 1551 kusů A-7. Tento počet je pravděpodobný s ohledem na známá sériová čísla Corsairů. Firma Vought však udává pouze 1545 kusů. Rozpor je patrně možné vysvětlit faktem, že údajně nikdy nikdo neviděl Corsairy A-7E úplně poslední sériových čísel 160881 - 160886.

Zahraniční uživatelé

Jižní Korea

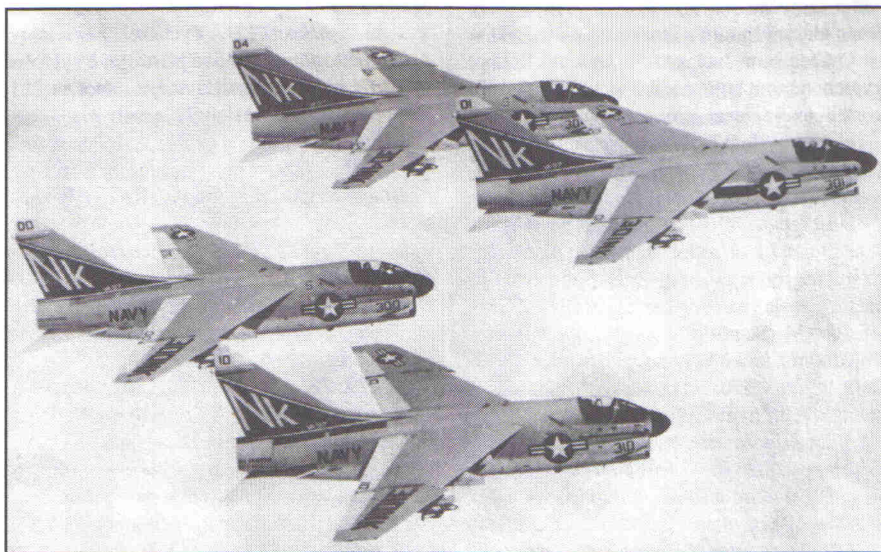
V roce 1978 projevila zájem o Corsairy i Jižní Korea. Plánovala se i licenční výroba přímo v Koreji, ale Kongres prodej nakonec zakázal.

Kuvajt

Vought A-7 Corsair se v roce 1973 dostal do soutěže o zakázku na dodávku bitevních stíhaček pro kuvajtské letectvo. K dalším konkrétním krokům však nedošlo.

Pakistán

V roce 1976 projevil zájem o nákup Corsairů i Pakistán. 16. listopadu toho roku byl prodej



Skupina A-7E Corsair II jednotky VA-97 Warhawks operující z letadlové lodi USS Enterprise.
Groups of A-7Es belonging to Va-97 abroad USS Enterprise.

110 kusů Corsairů schválen americkým Department of Defence. Začátkem roku 1977 však nově nastoupivší Carterova vláda možnost dodávky zablokovala. Poslední hřebík do rakvičky o jakýchkoli úvahách o možnosti uvolnění embarga zatlouklo dubnové prohlášení pakistánské vlády o úmyslu koupit z Francie technologii na regeneraci jaderného paliva, proti čemuž již dříve vláda Spojených států vehementně protestovala. V souvislosti se sovětskou invazí do sousedního Afganistanu se v roce 1980 názor zcela změnil a USA nabídly dodávku až 80 kusů A-7D, které byly tehdy připraveny na základně Eglin AFB na Floridě pro Air National Guard. Pokud by o ně Pakistán projevil zájem, mohl je dostat během dvou měsíců. Představitelé Pakistánu však byli tehdy poněkud znechuceni dřívější nerealistickou politikou USA ke své zemi a na nabídku nereagovali. Pokud by však k prodeji došlo, dala se předpokládat velmi podrážděná reakce ze strany Indie.

Portugalsko

K dalšímu zahraničnímu prodeji se začalo schylovat v roce 1980. Portugalské letectvo tehdy potřebovalo asi 30 letadel, jejichž dolet by vystačil k vzdušnému pokrytí zásobovacích linek NATO na jihovýchodním křídle. V úvahu přicházely zgenerálkované a modernizované A-7A nebo F-5E. Spojené státy je měly poskytnout bezplatně v rámci náhrad za povolení používat základny na Azorech. V červnu se dohodlo dvacet kusů varianty A-7P. Jednalo se skutečně o upravenou variantu A-7A. A-7P měly mít avioniku shodnou s A-7E a motor měl být nahrazen výkonnější variantou TF-30P-408. Oproti původním plánům je mělo částečně hradit Portugalsko. Dodávky měly podle harmonogramu začít koncem roku 1981. První let 20. července 1981.

Dodávka prvních devíti kusů na základnu BA-5 v Monta Real pro současně ustavenou Esquadru 302 skutečně proběhla v prosinci 1981. Další tři dorazily v březnu 1982, v květnu jich již Portugalsko mělo osmnáct. Spolu se sedmnáctým a osmnáctým A-7P dorazil i jeden pronajatý Corsair TA-7C. Portugalsko sice chtělo dva, ale ten druhý měl těsně před přeletem poruchu a zůstal v USA. TA-7C zůstal na BA-5 Monta Real půl roku. V polovině téhož roku projevilo Portugalsko zájem o dalších 30 Corsairů, včetně dalších šesti dvousedadlovek. V květnu 1983 potvrdila firma Vought, že k tomu dojde, protože asi 45 procent celkové ceny (tehdy 144 milióny dolarů) odsouhlasil Kongres v rámci vojenské pomoci, zbytek požadoval Bílý dům jako půjčku pro fiskální rok 1983. Dodávky této druhé série byly plánované na srpen 1984. Tentokrát se to trochu protáhlo, prvního Corsaira z druhé dodávky Portugalci převzali na základně Montijo až 10. října 1984. Mateřskou firmu v Dallasu opustil již 5. října.

Portugalské A-7P se používají především pro námořní průzkum a útoky na námořní cíle, druhotnými úkoly jsou přímá podpora pozemních vojsk a hloubkové útoky na cíle na území protivníka. Kromě mateřské základny BA-5 operují kontingenty Esquadry 302 ještě ze základny BA-4 v Lajes a z letiště Santa Maria v Madeiře. Další portugalskou jednotkou vybavenou Corsairy A-7P se stala Esquadra 304, ustavená 4. října 1984, a cvičná Esquadra 103. Všechny tři jednotky jsou součástí Grupo Operacional 51. Během prvních pěti let, co s nimi zmíněné jednotky létaly, ztratilo portugalské letectvo celkem čtyři tato letadla. Dvě z nich havarovala během návštěvy v Belgii v červenci 1985. Srazila se ve vzduchu, obě letadla byla zcela zničena a jeden z pilotů zahynul.



A-7E zbarvený k výročí 200 let USA (1976). Straj patří VA-93 Ravens.
A-7E from VA-93 in bicentennial marking.

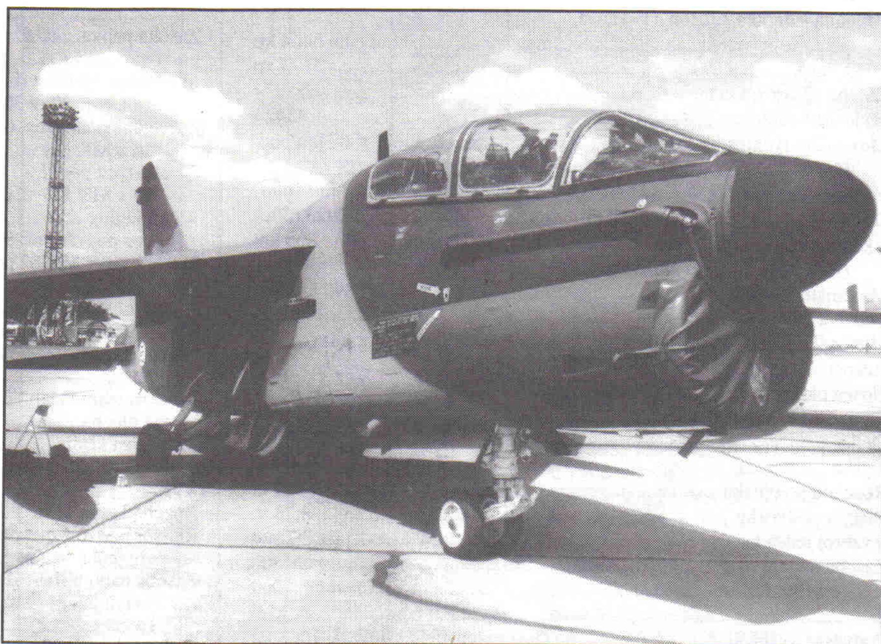
Řecko

V roce 1975 objednalo 60 modifikovaných Voughtů A-7 Řecko. Byl to vůbec první exportní kontrakt na tento typ. Jednalo se o variantu A-7H, což byla v podstatě A-7E, zbavená palubní výstroje. Podle původních plánů měly dodávky začít v červenci 1975 a skončit o dva roky později, v červenci 1977. V roce 1975 měli Řekové dostat celkem osmnáct Corsairů. První A-7H vzlétl v Dallasu 6. května 1975. Jádro řeckých pilotů prošlo přecvičením pro A-7 v červenci 1975. Výcvik trval čtyři měsíce a zahrnoval celkem 34 lety. Probíhal na základně Cecil Field na Floridě u VA-174. Dodávky byly ve skutečnosti o měsíc urychleny a začaly již v červnu 1975. Staly se výzbrojí tří jednotek, 340. a 345. Mire Dioseos Bombardismoy, patřící k 115. Pterix Mahis v Souda a 347. Mira Dioseos od 110. Pterix Mahis v Larisse.

V roce 1977 došlo k podpisu další smlouvy, na jejímž základě mělo řecké letectvo dostat šest dvoumístných TA-7H, pro každou jednotku dva. Pět z nich mělo být nově vyrobených a jeden měl být konvertován z A-7H. Dodávky byly plánované na duben 1980. Letové zkoušky prvního TA-7H, upraveného z A-7H začaly 4. března 1980. První nově vyrobený TA-7H převzali Řekové oficiálně na základně Grand Prairie v Texasu začátkem července.

Dalších dvacet A-7H si Řekové objednali v roce 1990, v souvislosti s prodloužením smluv, na základě nichž mohli Američané používat vybrané základny na Krétě.

Řekové na svých A-7H nosí širokou paletu výzbroje, od bomb MK.82 a 83 až po MK.20 Rockeye a raketnice Zuni a LAU-88. Každá z bitevních jednotek udržuje neustále dva Corsairy ve zvýšené bojové pohotovosti, většinou vyzbrojené šesti bombami MK.83 a Sidewindery.


Portugalský A-7C(P) zachycený na výstavě ILA 91 v Berlíně. ***(foto M. Salajka)***
Portugal TA-7C(P) at ILA 91 exhibition.

Švýcarsko

Švýcarské letectvo proslulé dlouhá léta se táhnoucím vybíráním náhrad svého letitého inventáře. Nejinak tomu bylo i s konkursem na náhradu již velmi starých a olétaných anglických De Havillandů Venom. Jedním z předních uchazečů byla i pro švýcarské potřeby upravená varianta Corsaira A-7G. O kontrakt s ní soutěžily ještě MDD A-4M Skyhawk, Dassault Milan S a Fiat G-91YS. Na pařížském aerosalónu v roce 1971 prohlásil mluvčí firmy Vought, že se předpokládá dodávka 68 kusů A-7G a že zvýšení tohoto počtu je možné v případě uzavření jistých dohod. (O tom, o jaké dohody se mělo jednat, však nepadlo ani slovo). Švýcarská federální rada měla náhradu vybrat během července téhož roku. Parlament měl toto rozhodnutí schválit (nebo zamítnout) do září 1972 a s podpisem kontraktu se nepočítalo před lednem 1973. Vítězné letadlo se mělo ve Švýcarsku vyrábět v licenci.

A-7G úzce navazoval na A-7D. Kromě výkonnější varianty motoru TF-41 se pro něj pochopitelně počítalo i se speciální avionikou, odpovídající švýcarským potřebám.

V listopadu 1971 se však výběru ujali politické síly a A-7G začal ztrácet půdu pod nohama ve prospěch Dassaultu Milan S. V září 1972 byla celá záležitost odložena na neurčito. Nakonec se do vedení dostal F-5E firmy Northrop.

Thajsko

V září 1991 došlo k uzavření předběžné dohody o dodávce 30 nadbytečných A-7 Corsairů do Thajska. Se započetím dodávek se počítalo v roce 1993. Jednalo se o 24 kusy A-7E a šest kusů TA-7C. Thajsko s nimi plánovalo založení dvou nových jednotek, které měly operovat z letiště Utapao, části námořního vojenského komplexu Sattahip poblíž Pettaya, což je jediné thajské letiště, které je pro provoz Corsairů vhodné.

Zbarvení

Ve výzbroje US Navy zažily Corsairy velmi „barevné" období. Základní barevné schéma bylo tvořeno téměř lesklou bílou barvou na spodních plochách a na pohyblivých plochách křídel i na horních. Horní a boční plochy byly nejčastěji stříkané polomatovou světle šedou barvou Light Gull Grey. Kromě amerických znaků v obvyklých místech, identifikačních čísel a písmen a popisek, které byly většinou černé, byly nejvýraznějším markingem velmi barevné emblémy na SOP. Barvami zářily obzvlášť stroje velitelů wingů, které měly většinou na SOP barevné pruhy v barvách všech podřízených jednotek. Později se však přešlo na středně šedou na všech plochách s markingem i emblémy provedenými v tmavší šedé barvě. Bylo pochopitelně i několik experimen-

Technická data

A-7A

Pohonná jednotka Allison TF-30P-6 .... o tahu 5148 kp
Zásoba paliva základní .... 5587 l
přídavné nádrže .... + 4542 l
Maximální rychlost bez podvěsné výzbroje při hladině moře .... 1124 km/h
Dostup bez podvěsné výzbroje .... 14300 m
dolet .... 4620 km
Prázdná hmotnost .... 6820 kg
Maximální vzletová hmotnost .... 14839 kg
Rozpětí .... 11,8 m
Nosná plocha .... 34,83 m²
Šípovitost křídla .... 35 stupňů
Délka .... 14,06 m
Výška .... 4,9 m
Rozchod podvozku .... 2,9 m
Rozvor podvozku .... 4,78 m
Výzbroj
dva kanóny .... Mk.12 ráže 20 mm
2x AIM-9
Podvěsná výzbroj .... po třech pylonech pod křídly po 1588 kg

A-7D

Pohonná jednotka Allison TF-41A-1
po dobu 30 minut .... o tahu 6464 kp
trvale .... a 5874 kp
Zásoba paliva základní .... 5587 l
přídavné nádrže .... + 4542 l
Maximální rychlost .... 1067 km/hod.
(8 x M-117, dvě přídavné nádrže, ve 2100 m)
Počáteční stoupavost .... 27,08 m/s (dtto)
Dostup .... 7810 m (dtto)
Akční rádius .... 895 km
(Hi-Lo-Hi, 8 x M-117, dvě přídavné nádrže)
Maximální dolet .... 4899 km při 870 km/hod
Prázdná hmotnost .... 8591 kg
Maximální vzletová hmotnost .... 19051 kg (max. 4,9 g)
Rozpětí .... 11,8 m
Nosná plocha .... 34,83 m²
Šípovitost křídla .... 35 stupňů
Délka .... 14,06 m
Výška .... 4,9 m
Rozchod podvozku .... 2,9 m
Rozvor podvozku .... 4,78 m
Výzbroj jeden kanón .... M-61A-1 ráže 20 mm
Zásoba nábojů (normálně) 500
(maximum) 1000
2x AIM-9
Podvěsná výzbroj .... čtyři pylony pod křídly po 1588 kg
.... dva pylony pod křídly po 1134 kg
Na čtyřech pylonech s kapacitou 1588 kg lze nosit přídavné nádrže, zbylé dva pylony jsou pouze pro výzbroj.

A-7D+ (YA-7F)

Pohonná jednotka Pratt Whitney F-100PW-220 .... o tahu 10637 kp
nebo General Elektric F-110GE-100 .... o tahu 12247 kp
Maximální rychlost .... 1416 km/hod v 3050
Dostup .... 14900 m
Akční rádius .... 1046 km
(Ho-Li-Ho, dvě přídavné nádrže)
Maximální dolet .... 2896 km
Rozpětí .... 11,8 m
Nosná plocha .... 34,83 m²
Šípovitost křídla .... 35 stupňů
Délka .... 15,27 m
Výška .... 4,9 m
Rozchod podvozku .... 2,9 m
Rozvor podvozku .... 4,78 m
Prázdná hmotnost .... 10464 kg
Maximální vzletová hmotnost .... 20865 kg
Palivo .... 8074 kg
Výzbroj jeden kanón .... M-61A-1 ráže 20 mm
Zásoba nábojů (normálně) 500
(maximum) 1000
2x AIM-9
Podvěsná výzbroj maximum .... 7884 kg

A-7E

Pohonná jednotka Allison TF-41A-2 ...... o tahu 6804 kp po dobu 30 minut
.... a 5874 kp trvale
Zásoba paliva základní .... 5587 l
přídavné nádrže .... + 4542 l
Maximální rychlost (bez podvěsů, u země) .... 1115 km/hod
(16 x MK 82, v 3050 m) .... 804 km/hod
Počáteční stoupavost (bez podvěsů) .... 54,8 m/s
(16 x MK 82) .... 24,99 m/s
Dostup (bez podvěsů) .... 13100 m
(16 x MK 82) .... 7900 m
Akční rádius .... 1800 km
(bez podvěsů při 911 km/hod)
380 km (16 x MK 82 při 793 km/hod v 1500 m + hodina nad cílovou oblastí)
Prázdná hmotnost .... 8592 kg
Normální vzletová hmotnost .... 16978 kg (max. 5,5 g)
Maximální vzletová hmotnost .... 19051 kg (max. 4,9 g)
Maximální hmotnost při přistání (nosič) .... 11884 kg
Rozpětí .... 11,8 m
(se složenými křídly) .... 7,24 m
Nosná plocha .... 34,83 m²
Šípovitost křídla .... 35 stupňů
Délka .... 14,06 m
Výška .... 4,9 m
Rozchod podvozku .... 2,9 m
Rozvor podvozku .... 4,78 m
Výzbroj jeden kanón .... M-61A-1 ráže 20 mm
Zásoba nábojů (normálně) 500
(maximálně) 1000
2 x AIM-9
Podvěsná výzbroj .... čtyři pylony pod křídly po 1588 kg
.... dva pylony pod křídly po 1134 kg
Na čtyřech pylonech s kapacitou 1588 kg lze nosit přídavné nádrže, zbylé dva pylony jsou pouze pro výzbroj.

tálních barevných schémat, většinou tvořených různými odstíny šedé, modré a šedomodré barvy, ale to byly skutečně jen jednotlivé stroje.
A-7D od USAF létaly původně v klasické čtyřtónové taktické kamufláži, opět s emblémy, byť podstatně menšími než u US Navy. Tuto kamufláž zdědily i A-7D, používané u jednotek US Air National Guard. Tam však později dostaly dvoutónovou kamufláž zemitě hnědá/tmavě zelená na všechny plochy. Známé je i kamuflážní provedení ve schématu Euro 1. A-7D používané v rámci operace Desert Storm, byly stříkané pískovou barvou.
Řecké Corsairy létají nastříkané odpodu velmi světle šedou barvou, horní plochy jsou šedomodré.
Pronajmuté portugalské TA-7C létaly v původním dvojbarevném schématu US Navy, jinak však v běžném portugalském markingu. Běžné A-7P jsou na všech plochách stříkané poli zelené a hnědé barvy.

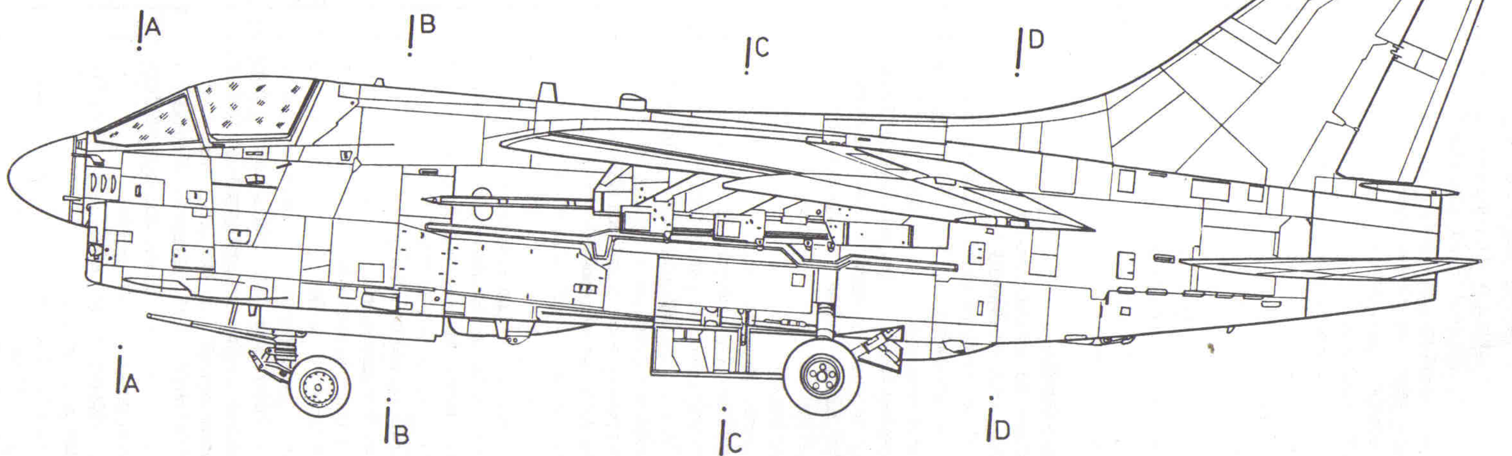
Kity a doplňky.
Začněme od největších modelů. V měřítku 1:32 existuje vakuform firmy ID. Je rozměrově i tvarově přesný, je to však jen základ, protože postrádá většinu povrchových detailů. V měřítku 1:48 je to již lepší. Patrně nejdokonalejší budou modely firmy Hasegawa, která vyrábí kity verzí D a E. Déčko existuje ve dvou variantách, s podvěsnou výzbrojí nebo bez ní. Stejně to Hasegawa provedla i s Éčkem, které je navíc nabízeno ještě kromě klasické barevné kamufláže i v té celošedé. A-7D a E ve čtvrtce nabízí i firma Esci.
Největší výběr je v měřítku 1:72. Jako jedna z prvních uvedla model A-7 na trh firma Revell. Byl to A-7A a i v dnešních podmínkách je použitelný. Později se v reedici objevil i jako A-7D, ale dá se z něj postavit pouze model těch několika prvních kusů, které tvarově odpovídaly námořním A-7. Je totiž až na obtisky zcela stejný jako původní A-7A. Jako další se projevila firma Airfix, která nabídla stavebnici konvertibilní jako varianty A, B, D a E. Stejný model se nedávno objevil jako novinka firmy Heller. Modely verzí A, D a E vyrábí i Hasegawa, ale jsou poplatné době, ve které vznikly. Heller je podstatně levnější a je i lepší. Modely firmy Hasegawa se prodávaly i jako v licenci vyrobené modely již zaniklé firmy Frog. Základní verze A-7 nabízí i firma Esci. Jsou tvarově dobré, problém je poněkud hrubší rytí a nemodelové podvozkové šachty. Svou polívčičku si ohřála i firma Matchbox a vydala model varianty A-7D. Není sice tvarově nejhorší, ale díky své jednoduchosti je vhodný především pro začátečníky. Absolutní jedničkou co do kvality i ceny jsou čtyři kity firmy Fujimi, pro každou variantu jeden.
Co se týče doplňků, není to nejslavnější. Firmy Verlinden a Aeroclub vyrábějí sedačku pro měřítka 1:48 a 1:72, PP Aeroparts vám poskytnou držák displeje v měřítku 1:72. Další britská firma C-Scale vyrábí podvěs FLIR v měřítku 1:72 a svoje mají pochopitelně co říci i výzbrojní sady firmy Hasegawa. Set, obsahující velké množství detailů, vyrábí v měřítku 1:48 již zmíněná firma Verlinden.
Pokud toužíte po cvičné A-sedmičce a stavíte čtvrtky, je právě pro vás určen set firmy Maintrack. Konverzi na YA-7F umožňuje konverzní set firmy Scale Cast.

Tabulka výrobců obtisků:

Výrobce	Měřítko	Číslo	Verze	Popis
Almark	1/48	A48-16	A-7E	VA-22
	1/72	C13	A-7E	VA-22
Carpena	1/72	72.21	A-7E	VA-37
Clearfix	1/48	D481	TA-7C	?
		D482	A-7K	?
			TA-4H	?
	1/72	D721	TA-7C	?
		D723	A-7K	?
			TA-7H	?
		D725	EA-7L	?
			TA-7C	?
Extratech	1/72		A-7E	Desert Storm
Modeldecal	1/72	9	A-7E	VA-195
		15	A-7E	VA-113
		22	A-7D	49.TFS, 356.TFS, 357 TFS
Repliscale	1/48	5018	A-7D	New Mexico ANG, Ohio ANG
	1/72	1018	A-7D	New Mexico ANG, Ohio ANG
Superscale	1/48	48-015	A-7E	VA-25, VA-82
		48-062	A-7D	New Mexico ANG
		48-084	A-7E	VA-83, VA-195
		48-085	A-7A	VA-91
			A-7B	VA-205
		48-094	A-7E	VA-37, VA-86
		48-118	A-7E	VA-86
		48-119	A-7E	VA-15, VA-37, VA-83
		48-177	A-7E	VA-56, VA-113, VA-195
		48-178	A-7E	VA-25, VA-27, VA-66
		48-186	A-7E	VA-87
		48-206	A-7E	VA-91, VA-192
		48-276	A-7D	?
			A-7K	?
		48-291	A-7E	VA-83, VA-86, VA-105
		48-292	A-7E	HMS-12, VA-46, VA-82
		48-355	A-7D	4450.TG, Arizona ANG
		48-356	A-7D	Popisky
		48-411	A-7E	VA-52, VA-72 (Gulf)
	1/72	72-081	A-7B	VA-83, VA-155, VA-195
			A-7E	VA-83, VA-155, VA-195
		72-082	A-7A	VA-86, VA-113, VA-147
			A-7E	VA-86, VA-113, VA-147
		72-113	A-7E	VA-22, VA-97, VA-192 A 215
		72-116	A-7D	353.TFS,357.TFS,358.TFS,40.TFS
		72-162	?	VA-25, VA-46, VA-56, VA-93
		72-173	?	VA-37
			A-7D	New Mexico ANG
		72-218	A-7A	VA-153
		72-221	A-7B	VA-27, VA-66, VA-91, VA-205
			A-7E	VA-27, VA-66, VA-91, VA-205
		72-285	A-7D	23. TFW
		72-296	A-7A	VA-105
		72-304	A-7D	South Carolina ANG
		72-316	A-7A	VA-56
		72-317	A-7E	VA-174
		72-332	A-7A	VA-125, VA-303, VA-305
			A-7B	VA-125, VA-303, VA-305
		72-333	A-7E	VA-12
		72-337	A-7E	VA-86
		72-342	A-7E	VA-15, VA-37, VA-83
		72-348	A-7A	VA-203, VA-204, VA-303
			A-7B	CVWR-20, CVWR-30
		72-402	A-7E	VA-25, VA-27, VA-66, VA-82
		72-403	A-7E	VA-56, VA-112, VA-195
		72-410	A-7E	VA-87
		72-420	A-7E	VA-146
		72-491	A-7D	149.TFS, Colorado ANG
			A-7K	New Mexico ANG
		72-513	A-7E	VA-25, VA-82, VA-122
		72-516	A-7E	VA-83, VA-86, VA-105
		72-517	A-7E	HMS-12, VA-46, VA-82
		72-626	A-7E	VA-45, VA-72 (Gulf)

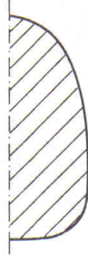
LTV A-7E

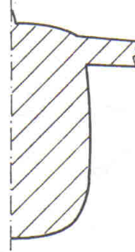
1:72

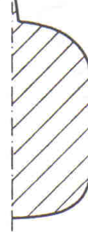


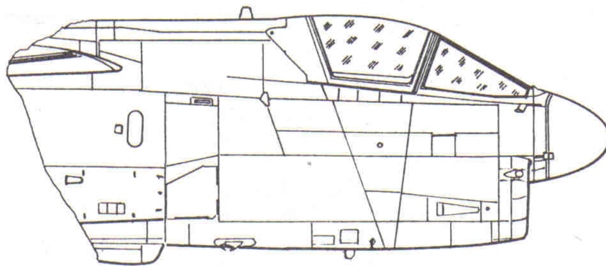
A - A B - B C - C D - D





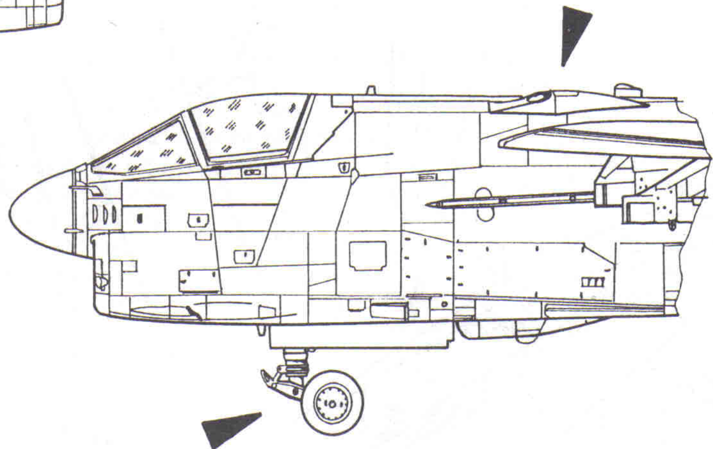


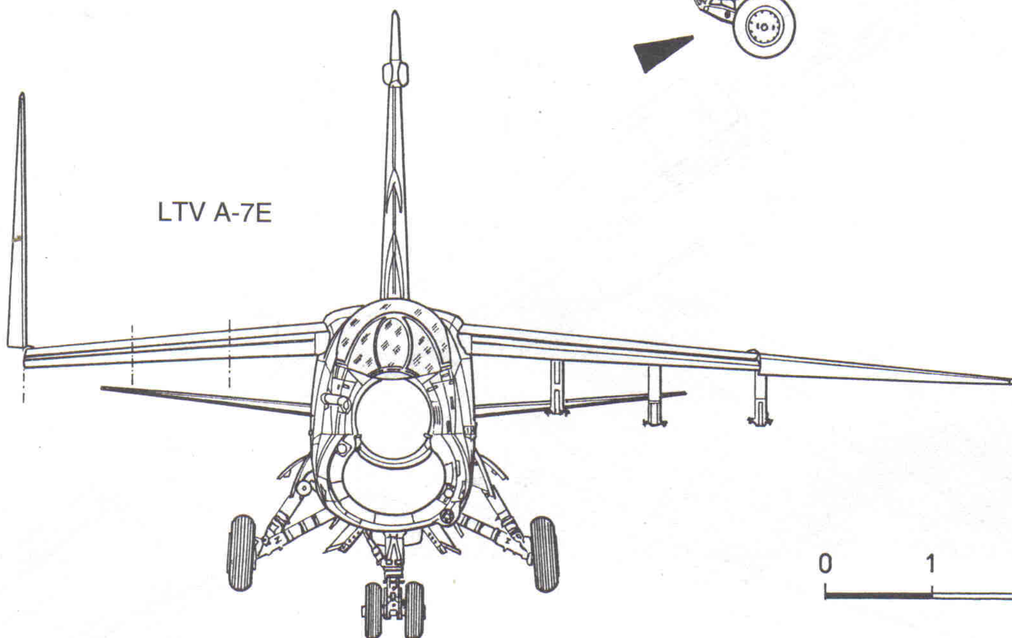






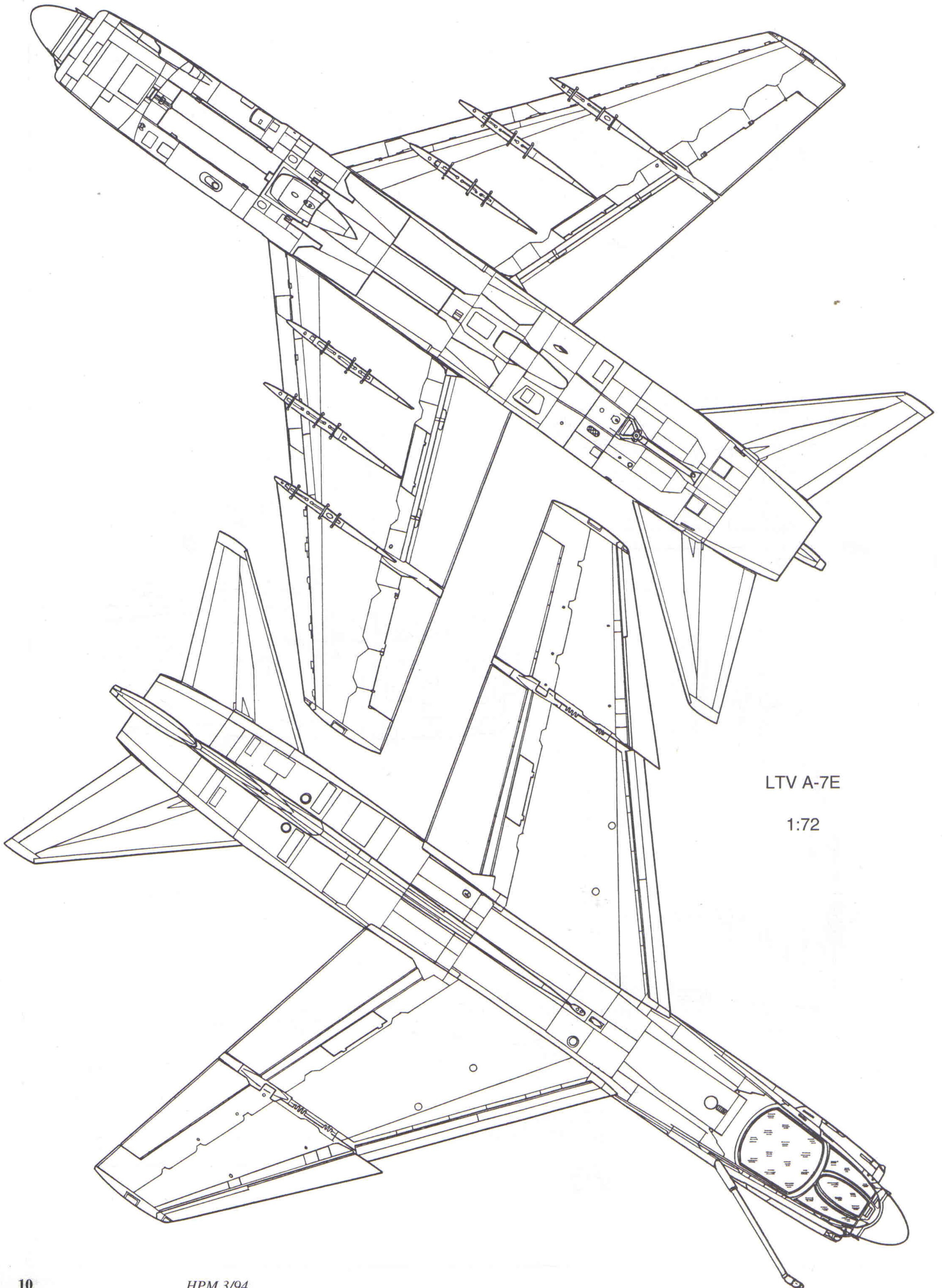
LTV A-7D





1:72





LTV A-7E

1:72

Heinrich »Pritzl« Bär

Martin Šíla, Jan Bobek LHS

(Dokončení)

Po vyléčení a odpočinku z afrických útrap byl Bärovi svěřen nový úkol. 19. 8. 1943 se stal velitelem Erg. Gr. Süd (Doplňovací skupiny Jih) umístěné ve francouzském Orange. Takových to skupin měla Luftwaffe několik (např. velitelem Erg. Gr. Ost byl nějaký čas i Hermann Graf [212 v.]) a sloužily k završení pilotního výcviku čerstvých absolventů leteckých škol. Nováčkové se tu od zkušených frontových pilotů učili bojové taktice a zároveň zde čekali na své zařazení k bojovým útvarům.

Bärovi jeho nová funkce neumožňuje příliš bojově létat, vede zde spíše „papírovou válku", neboť neustálé příchody a odchody pilotů vyžadují mnoho administrativy. A tak na Bf 109G a Fw 190A, kterými je skupina vybavena, neznamená v době působení u ní jediný sestřel.

Zalétal si zde ale s letounem trochu „exotickým", se stíhačkou MB 152. Tyto stroje používala JG 100 (školní stíhací eskadra) k výcvikovým účelům a jelikož byla dislokována na letišti v Orange, měl velitel Erg. Gr. Süd dosti příležitostí si některý z nich vypůjčit.

V polovině roku 1943 se začíná situace na nebi Evropy obracet v prospěch Spojenců. Každý den startují bombardovací letouny z letišť v Anglii a Itálii, aby rozsévaly smrt a zkázu nad německými městy. Luftwaffe je sice ještě schopna jim zasadit citelné rány, ovšem zastavit bombardovací útoky nedokáže. Velení německého letectva, které není schopno nalézt účinnou obranu proti bombardérům, začne z těchto neúspěchů stále častěji obviňovat stíhače.

Toto se dotklo i samotného Bära. Podle vyprávění pamětníků měl mít na konci roku 1943 prudkou rozepři s jakýmsi vysokým činitelem NSDAP, který obviňoval stíhače ze zbabělosti. Bär tento spor vyřešil po svém - onomu člověku důkladně nafackoval. Tato příhoda sice není historicky doložena, ovšem prokázaný je ten fakt, že 6. 12. 1943 je na rozkaz velení odvolán z funkce velitele Erg. Gr. Süd a přeřazen k JG 1 do Holandska. Zde bylo majoru Bärovi, nositeli druhého nejvyššího německého vyznamenání přiděleno v prosinci 1943 velení nad prostým Staffelem - vskutku „strmý služební postup". Jednalo se o 11. (Höhenstaffel) JG 1, tzv. letku výškového stíhání. Bärovi předal velení Lt. Kurt Ibing, který však u Staffel nadále zůstal. 11. (JG 1 byla součástí II.) JG 1 a operovala s Bf 109G5/U2 z letiště Rheine. Bärovo přesné služební zařazení znělo „Dočasný velitel letky", což jistě hovoří samo za sebe. Z tohoto období nemá Bär ve svém letovém deníku zaznamenán jediný start na BF 109. Pouze 4. 1. 1944 je prokázáno, že toho dne startoval prvně u JG 1 na Fw 190A. Jednalo se pravděpodobně o kondiční let.

Bärovy střety s nadřízenými však zřejmě dále pokračovaly, neboť je 21. 1. 1944 přeřazen k 6./JG 1 jako obyčejný řadový pilot! Z této doby se nám zachovala věta, kterou okomentoval tuto situaci. Prohlásil: „Ve své bedně jsem Kommodorem!" a pln elánu začal opět konečně bojově létat. Piloty u II./JG 1 byl Bär velmi dobře přijat. Jejich vzpomínky vyprávějí, že to byl on, kdo se za nějaký čas stal neoficiálně velitelem II. Gruppe. Jeho bojový duch, přirozený velitelský talent a smysl pro humor bylo to, co tato jednotka dlouho postrádala. Navíc byl její velitel Hptm. Höchner (68 v.) velmi zaměstnán svým přestupem do vyšší funkce u JG 4 a již tolik bojově nelétal. Jeho nástupce Hptm. Hermann Seegatz (34 v.) byl sice dobrý pilot, ovšem piloti uznávali Bära více. Ten znovu dokazuje, ač již uplynul delší čas od jeho posledního vzdušného vítězství, že nezapomněl nic ze svých zkušeností a výsledky se dostavují i zde. Svůj první sestřel u JG 1 docílí na začátku února a v úspěších dále pokračuje. 10. 2. 1944 sestřeluje nad Brunswickem B 17 a P 47. Je to jeho 180. a 181. vzdušné vítězství. Souboj s létajícími pevnostmi nebyla vůbec jednoduchá záležitost. Bombardéry létaly v uzavřených formacích - tzv. boxech a navíc byly chráněny silnou doprovodnou eskortou P 51 a P 47. Němečtí stíhači měli velké ztráty a navíc museli startovat několikrát denně, protože americké stroje napadali jak na jejich příletových trasách, tak když se vracely zpět na své základny. Nikdo z mužů v kabinách Fw 190 a Bf 109 nevěděl, když vzlétal proti nepříteli, zda se vůbec vrátí. Piloti od JG 1 na tuto dobu vzpomínají: „Dokonce i Ti nejzkušenější z nás ztráceli svůj klid. Nervy drásající čekání před startem si většina z nás krátila kouřením cigarety. Hodně letců bylo uzavřených a nedůtklivých. Byl tu však Major Bär, klidný, vyrovnaný, nikdy jsme ho neviděli jiného." A snad i proto docílil takových úspěchů.

Od začátku svého působení u 6./JG 1 létá Bär typ, kterým je vyzbrojena celá II. Gruppe - Fw 190A. Velmi si tuto stíhačku oblíbil a nežli přešel na Me 262, vždy ji preferoval, zvláště pro silnou výzbroj. O jeho strojích není mnoho známo. Do 29. 1. 1944 létal na Fw 190A „žlutá 7" a pak jsou v jeho knize letů uvedeny převážně starty se strojem, který nesl označení „13" (může se jednat o jeho pověstnou „červenou 13").

19. 2. 1944 zahájili Spojenci operaci „Big Week" (Velký týden), sedmidenní bombardovací ofenzívu proti německému průmyslu. Ten den opět „kreslí" množství B 17 a B 24 kondenzační čáry po obloze. Mají silný stíhací doprovod. A v ústrety jim startují německé stroje.

V prvním dni tohoto útoku Bär žádný sestřel nezaznamenal. Ovšem hned druhý sestřeluje jednu B 17. Velmi úspěšný je však hned ve dni následujícím.

21. 2. 1944 nabralo 861 amerických bombardérů kurz na německá města Brunschwich a Hannover, aby zde napadly letecké továrny. 16 z nich sestřelují piloti od JG 1, z čehož si II. Gruppe připsala pět vítězství. Sám Heinz Bär sestřelil v několika bojových letech tři čtyřmotorové bombardéry (183. až 185. sestřel). Jedním z těchto tří sestřelených letounů byl bombardér od 91. bombardovací skupiny, kterému jeho posádka dala jméno „Miss Quachita" (B 17F-20-DL, výr. č. 42-3040, trup. označení OR-Q). Pro americké letce této B 17 musel být 21. leden 1944 velmi smolný. Nejprve ve vzdušném souboji s německými letouny přišel o život horní střelec, pak pro nedostatek kyslíku musel pilot s letounem sestoupit do nižší letové hladiny, kde se opět stal předmětem zájmu německých stíhačů. B 17 se mihla okolo letiště u Störmede, kde byla umístěna II./JG 1. Okamžitě vystartoval roj Fw 190A, pod vedením Bära. Ten také jako prvý zahájil na „Miss Quachitu" palbu ze svých palubních zbraní. Bombardér poškodil a jedna z jeho střel zabila druhého pilota. B 17 nouzově přistává v 15,27 nedaleko města Salzbergen. Posádka putuje do zajetí a němečtí stíhači si se zájmem prohlížejí svůj úlovek. Letoun totiž není mnoho poškozen a dokonce o něj projevila zájem „Sběrná skupina Oblt. Radetzkyho", specialisté na ko-



Červená 13 na letišti ve Störmede na konci dubna 1944. Na směrovce je patrný symbol Dubových ratolestí s Rytířským křížem uprostřed. Pod ním se nachází symbol dvou set vítězství s malými výsostnými znaky Anglie, SSSR, USA a Francie. Právě kamuflážní sítě přehozené přes letoun vedly doposud většinu autorů k chybné rekonstrukci markingu tohoto stroje. (Barevná ilustrace viz HPM 2/94).

Red 13 at Stormede airfield, late April 1944. Note oak leaves surrounding the Knight Cross on the rudder. There is a symbol of 200 victories together with small English, Soviet, US and French insignias below the leaves. The camouflage nets misled the most of the authors reconstructing the camouflage fields. See HPM 2/94 for the color profile.



Bärem sestřelený B-17F (OR-Q) „Miss Quachita" 21. února 1944 u Bextenu poblíž Salzbergenu. Vedle horní střelecké věže stojí Ofw. Leo Schuhmacher v kořistní americké letecké bundě.
B-17E (OR-Q) „Miss Quachita" shot down by Bär near Bexten/Salzberg on 21st February 1944. Ofw Leo Schuhmacher stands near the upper gun tower. He wears American flying jacket.

řistní letadla. K zprovoznění však nedojde, američtí stíhači objeví opuštěný letoun a udělají z něho rozstřílený vrak.

Zpět k Bärovi. Jak pokračuje bombardovací ofenzíva, pokračuje i jeho série sestřelů. 22. 2. 1944 sestřeluje další dvě B 17 (186. a 187. v.) a 24. 2. 1944 pod jeho výstřely padají z oblohy dvě americké stíhačky (188. a 189. v.).

25. 2. 1944 útočí na Německo 754 bombardérů v doprovodu 899 stíhaček. Bär znovu opakuje svůj výkon z 21. 2., když sestřeluje tři čtyřmotorové bombardéry (čtvrtý sestřel bombardéru mu nebyl potvrzen). Počet jeho sestřelů je teď na čísle 192.

„Big Week" skončil. Spojenci na cíle v Evropě svrhli 20 000 tun bomb a ztratili 160 čtyřmotorových bombardérů. Luftwaffe přišla o 165 pilotů (z toho bylo 99 zabito). Ovšem boje na obloze pokračují s nezmenšenou intenzitou dál.

6. 3. 1944 nalétává 730 bombardérů v doprovodu 801 stíhačky. Piloti JG 1 toho dne startují a zasahují společně s kolegy od JG 11 a III./JG 54. Bär v této akci vedl trojici Fw 190A a ve dvou bojových letech toho dne sestřelil tři bombardéry (193. až 195 v.). Na prvý bojový let startoval s Fw 190A-7 „červená 13" a sestřelil v něm dvě B 17 u Lingenu. Druhý start proti nepříteli vykonal na Fw 190A, trupové označení „1" a zničil při něm jeden Liberátor. Toho dne němečtí stíhači nárokovali celkem 80 sestřelů (69 bombardérů a 11 stíhaček).

Bärův výkon, kdy od 10. 2. do 6. 3. 1944 sestřelil 16 spojeneckých letadel a z toho 13 těžkých čtyřmotorových bombardérů, je opravdu úctyhodný. Velkou zásluhu na něm měl Ofw. Leo Schuhmacher (23. v.), muž, který mu po celou dobu jeho působení u JG 1 dělal rottenfliegera a věrně mu kryl záda ve všech leteckých soubojích. Mezi oběma stíhači vzniklo pevné přátelství a Schuhmacher později Bära následoval k III./EJG 2 a JV 44.

Ale to jsme poněkud předběhli dobu. 8. 3. 1944 je ve vzdušném souboji sestřelen velitel II./JG 1 Hptm. Seegatz a v troskách svého Fw 190A-7 „bílá 23" nachází smrt. Na jeho místo je oficiálně jmenován Bär, který létal ve štábním roji II. Gruppe JG 1, jelikož v půli února byl nahrazen u 6./JG 1 Hptm. Georgem Peterem Ederem (78 v.).

Prvou myšlenkou nového Gruppenkommandeura bylo zvednout morálku pilotů, vyčerpanou po urputných bojích. Udělal to způsobem pro něho typickým. Oblt. Eberhard Burath, tehdejší velitel 4./JG 1 o tom vypravuje: „Krátce poté, co Major Bär oficiálně převzal velení Gruppe, chtěl, abychom změnili myšlenky. Byli jsme totiž tehdy úplně vyčerpáni neustálými boji. Při příležitosti přesunu ze základny nás všechny vzal na večeři do nejlepší restaurace ve Wiesbadenu. Byli jsme docela na rozpacích, když jsme ho následovali do hlavního sálu. Co si lidé pomyslí? Naši vůdci o nás prohlašují, že jsme lajdáčtí a neschopní. A mimoto, před několika dny zažilo toto město těžký nálet, kterému jsme nebyli schopni zabránit. Mohli nás také začít urážet. Ale čekalo nás velké překvapení. Za všeho nejdříve bylo ticho a pak .... se ozval potlesk! Zalil nás pocit hrdosti. Ještě stále jsou lidé, kteří uznávají naše oběti. Obsluha byla vzorná, jedli jsme společně s civilisty. Poslední sklenice byla vyprázdněna až pozdě v noci ..."

Takovýchto světlých okamžiků bylo málo. Bombardéry neúnavně útočí a stíhači Luftwaffe se den co den musí vrhat do boje. Bär si od chvíle, kdy se stal velitelem II. Gruppe, připsal další tři sestřelené soupeře. Protože ještě před svým jmenováním 8. 3. 1944 sestřelil jednu B 17, dělí ho pouze jediný sestřel od „dvoustovky".

22. 4. 1944 míří 803 bombardéry na oblast Hammu. Kolem nich krouží na stráži 242 P 51. JG 1 jim startuje naproti přesně v 18.00. Eskadra sestřeluje několik strojů a svaz pokračuje dále. Piloti přistávají, vědí, že jejich práci převezmou kolegové přímo v Německu. Před osmou hodinou večer dostává jednotka znovu rozkaz k útoku. V kabině jednoho Fw 190A-7, s trupovým označením „červená 23", sedí i Bär. O tom, jak dopadl tento let, nechme hovořit jeho hlášení:

„Dne 22. 4. 1944 jsem v 19.53 v doprovodu Ofw. Schuhmachera odstartoval. V severozápadním směru od letiště jsem uviděl osamělé letící Liberátor, který odhodil kouřovou bombu k označení cíle. Lze předpokládat, že se jednalo o „stopaře". B 24 nebyl poškozen, jeho čtyři motory běžely normálně. Zaútočil jsem zezadu a zahájil střelbu ve vzdálenosti 400 až 100 metrů. Liberátor okamžitě odhodil nouzově bomby. Hned na to z něho vyskočili čtyři muži posádky. Z trupu vyrazil jasný plamen, bombardér začal padat v levé zatáčce a rozpadl se ve vzduchu. Jednotlivé části dopadly severně od Ahlenu.

Čas sestřelu: 20.08 hod.

Svědci: vzduch - Ofw. Schuhmacher

Země - pozemní personál II./JG 1.

Ihned po přistání byli Bärovi uspořádány oslavné ovace. Všichni piloti z letiště ve Störmede, odkud od svého lednového převelení vždy startuje, mu přišli blahopřát. Nechyběla ani gratulace od Kommodora Eskadry. A večer byla na jeho počest uspořádána oslava. Bär se svým počtem sestřelů nikterak nepyšnil. Jediné, co prodělalo změnu, byl jeho osobní Fw 190A-7 „červená 13", u kterého pozemní personál ozdobil směrovku krásným emblémem 200. vítězství a Rytířského kříže s Meči. A právě na tomto stroji dosahuje Bär svého 201. a 202. sestřelu. Nechme o tom vyprávět jeho hlášení:

„29. 4. 1944 jsem byl v pohotovosti v kokpitu mé „červené 13". Vystartoval jsem společně se svou Gruppe v 9.40. Ve vzduchu se k nám přidaly zbylé Gruppe eskadry a společně jsme ve výši 7000 metrů pokračovali přes Paderbon, směrem na Kassel. Na kurzu 130 stupňů, v hannoverské oblasti, jsme uviděli nepřátelskou formaci, kterou tvořily Boeningy a Liberátory se silným stíhacím doprovodem. Směřovaly směrem na východ. Nabrali jsme výšku a zahájili útok poblíže Brunswicku. V okamžiku, kdy sestřeluji jeden Liberátor, je naše formace vtažena do lítého boje s doprovodnou eskortou. Pokouším se získat výšku ostrým stoupáním. Když do něho přecházím, zahlédnu nad sebou jeden Fw 190 s vypadlou podvozkovou nohou, kterého pronásleduje Thunderbolt. V několika sekundách jsem za americkou stíhačkou a zahajuji palbu ze vzdálenosti 150 metrů. P 47 exploduje a jeho trosky dopadají jižně od Brunswicku.

Čas sestřelů: 10.54 a 10.56

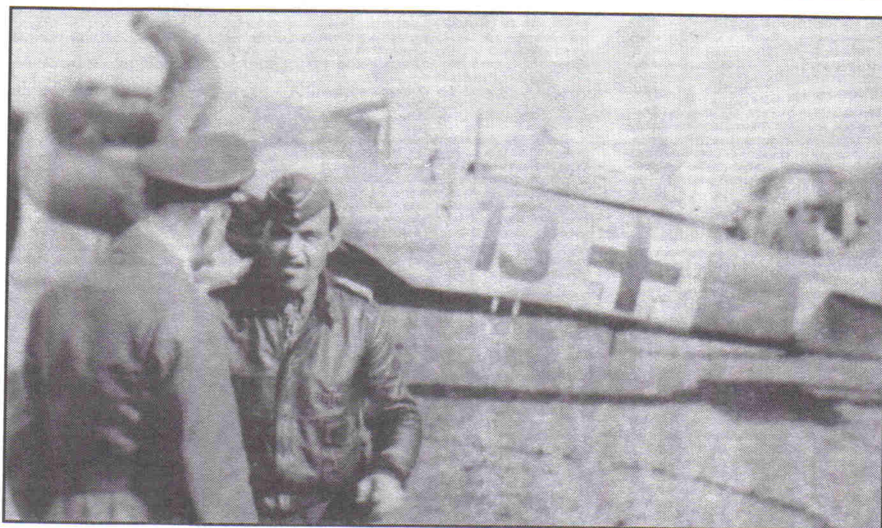
Svědek: Ofw. Schuhmacher.

Toto rychlé zničení P 47 byla spíše vyjímka. Sám Bär později, po válce, o této stíhačce řekl: „Snesl udivující dávku olova. V leteckém boji s tímto strojem jsme museli být velmi opatrní, protože i po velkém množství zásahů byly jeho bojové schopnosti nenarušeny".

11. 5. 1944 postihla celou JG 1 těžká ztráta. Při vzdušném boji zahynul ve svém Bf 109G6 „zelená 13" její Kommodor Oberst. Walter Oesau (127. v.). Byl to jeden z pilotů „staré gardy" Luftwaffe. Sloužil již ve Španělsku v Legii Condor a od 1. září 1939 nepřetržitě bojoval. Byl Bärův přítel.

Ten musí provést identifikaci jeho těla a hned následující den, 12. 5. 1944, je pověřen velet „In Vertretung" (v zastoupení) celé JG 1. Sedm dní velí eskadře, než ji předá novému veliteli - Majoru Herbertu Ihlefeldovi, který přechází z JG 11. Dá se říci, že se obrátila situace z Ruska 1942, kdy Ihlefeld předával Bärovi velení nad I./JG 77. Jenže tehdy byla Luftwaffe

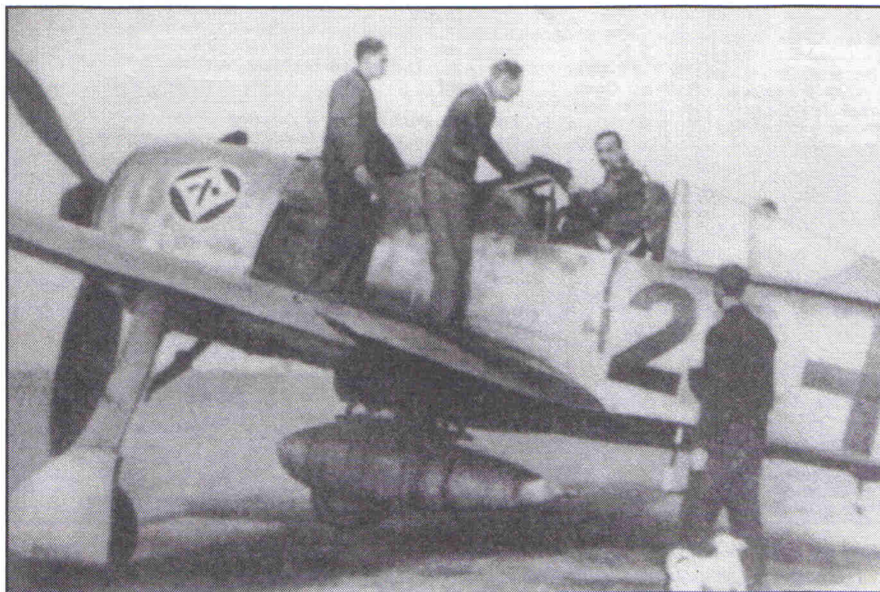
pánem oblohy a dnes je již doba velkých vítězství nenávratně pryč.
Bär se znovu vrací k velení nad II./JG 1. Znovu a znovu bojuje proti létajícím pevnostem, i když již nedosahuje žádného dalšího sestřelu. Ví, že jiná možnost než boj, pro německé letce není.
29. 5. 1944 při přistání smrtelně havaruje se svým Bf 190G Kommodor JG 3 „Udet“ Major Friedrich - Karl Müller (140. v.). Velení Luftwaffe se snažilo urychleně za něho nalézt náhradu a na jeho místo je jmenován Bär. Je to pochopitelné, v půli roku 1944 už bylo v německém letectvu málo mužů jeho kvalit a zkušeností. To pochopili i Ti, u kterých nebyl právě „nejlépe zapsán“.
Ještě než Bär stačí plně převzat svoje povinnosti a seznámit se ze stavem celé eskadry, je tu 6. červen 1944, den, kdy se Spojenci vyloďují v Normandii. Po počátečních zmatcích je JG 3 (mimo IV. Gruppe) odeslána do Francie, aby zde posílila stíhače Luftwaffe. Ovšem Spojenci jsou silnější. Na německé straně začíná ústup, který se již nezastaví.
Bär v té době bojově nelétá. Jako Kommodor znovu svádí „papírové bitvy“ a pak, má velké starosti jak doplňovat prořídlé řady svých stíhačů. Těch zkušenějších je čím dál méně a nováčkové jsou velmi špatně vycvičení. Nebe nad Evropou v té době již plně ovládli spojenečtí piloti. Po prohrané bitvě o Normandii se JG 3 vrací zpět do Říše. Bärova štábní letka je v té době vyzbrojena Fw 190A-8 (patrně na Kommodorův popud, protože než přišel Bär k JG 3, létali muži její štábní letky na Bf 109G). Podobu Bärových Fw 190A u JG 3 bohužel neznáme. V literatuře nebyla dosud zveřejněna žádná jejich fotografie. Je známo, že na začátku svého působení u JG 3 létal dlouhou dobu s Fw 190A-8, W. Nr. 172 689 (pozor, toto výrobní číslo bývá často přikládáno do plastikových stavebnic, které mají představovat Bärovu „červenou 13“ nebo Schuhmacherovu „červenou 23“; k tomuto omylu patrně došlo na základě chybné kamufláže v publikaci Profile č.3). Fw 190A-8, W. Nr. 172 913 je další letoun od JG 3, o kterém je známo, že na něm Bär létal.
Vraťme se však do Německa na podzim 1944. V září tohoto roku dostává Major Bär rozkaz, aby se hlásil na letišti u Wenzendorfu. Má zde prodělat přeškolení na nový letoun Luftwaffe - proudový Me 262. Zde se tedy poprvé setkává s typem, který ho později tak proslaví. Bär vykoná základní seznamovací výcvik a urychleně se vrací k JG 3.
Situace na frontě začíná být pro německé vojsko v té době dosti špatná. Z východu postupuje nezadržitelně Rudá armáda, Spojenci se blíží k hranicím Německa. Na konci roku 1944 je každý přesvědčen, že porážka „tisícileté Říše“ je neodvratitelná a její vojska jsou již rozdrcena. Německý generální štáb však chystá Spojencům jedno překvapení - protiútok v Ardenách a s ním spjatou poslední velkou akci Luftwaffe -„Operaci Bodenplatte“ (Pozemní deska). Ta je naplánována ve štábu Luftwaffe - kommanda West a byla přísně tajná. Velení letectva doufalo, že po jejím provedení znovu získá leteckou převahu na nebi západní fronty



Opět Fw 190A-7 v.č. 431007 „červená 13“. Bärův osobní letoun u Stab II./JG 1. Muž před Bärem je pravděpodobně Generálmajor Walhter Grabmann, velitel 3. Jagddivision.
F-190A-7 Red 13 (BuNo 431007), Bar's personal aircraft in Stab II./JG1, once again. The man standing in front of Bär is probably Major General Walther Grabmann, commander of the Jagddivision 3.

a navíc podpoří útok v Ardenách, který právě probíhal. „Operace Bodenplatte“ byla naplánována na 1. leden 1945 a úderu proti spojeneckým letištím se zúčastní všechny stíhací jednotky západní fronty. Celkem bude nasazeno přes 900 letounů, což byla vskutku síla, když si uvědomíme, že tehdy začal poslední rok války.
31. 12. 1944 odpoledne nebo večer proběhly u všech útočících jednotek bojové porady, při kterých se piloti poprvé dozvěděli o chystaném úderu. Nebyly jim však oznámeny přesné cíle. Zároveň byl vyhlášen zákaz vycházek a jakýchkoliv oslav. Letci se museli odebrat časně na lůžko. Heinz Bär je na letišti I./JG 3 v Paderbornu. Přiletěl tam 31. 12. 1944, na jednom z nových Fw 190A-9, které obdržela jeho štábní letka (je pravděpodobné, že to byl stroj W. Nr. 205 241, na kterém Bär podle svého letového deníku létal). Spolu s ním z letiště ve Stöemede, kde je umístěn štáb JG 3, sem dorazily další čtyři Fw 190A-9 s piloty jeho štábní letky.
Je ještě tma, když na letišti v Paderbornu zazní signál k probuzení. Po snídani je okolo sedmé hodiny další porada o akci. Tu vede sám Kommodor. Teprve teď dostávají piloti poslední instrukce a dovídají se cíle. Úkol pro JG 3 - zničit spojenecké letouny na letištích západně od Eidhovenu. A v 8.30 již startuje jako prvý Bär a za ním jeho štábní roj. Je pak následuje celá I./JG 3 na svých Bf 109G. Na letišti v Lippspringe v tom okamžiku stoupá k obloze 15 Bf 109G III./JG 3. V ten samý čas startuje velitelský Fw 190A Ltn. Müllera a za ní, po startovací dráze letiště v Güterlohu, se žene jeho štábní roj a v závěsu i ostatních šest Staffel IV./JG 3. Za naprostého radiového klidu se letouny setkávají nad Lippstadtem, řadí a pokračují v hloubkovém letu na západ. Vede je Ju 88, který letí přes Rheim do Holandska. Míjí Dorsten a 25 km severně od Venlo pronikají na holandské území. Nad vřesovištěm Sonse uhýbá svaz na jih, oblétá širokým obloukem Eidhoven, aby mohl zaútočit od jihozápadu na letiště položené mezi silnicemi Eidhoven - Tilburg a městem Zeelst.

Malá část eskadry se odlučuje od hlavního svazu a pokračuje přízemním letem na západ, aby napadla další spojenecké letiště v Gilze - Rijenu.
Eidhovenské letiště je sice už varováno před německým útokem, jenže na vhodná protiopatření je již pozdě. Asi v 9.10 se nad jeho plochou objevují stíhači Luftwaffe. Vidí pod sebou vyrovnané řady Spitfirů a Typhoonů, vždyť toto letiště slouží jako základna 11 spojeneckým squadronám.
Po dráze právě startuje formace Typhoonů. Nadporučíkovi Gibbonsovi se ještě podaří jeho letoun odlepit, ale za ním se již další stroje mění ve vybuchující pochodně. Gibbons se snaží nabrat výšku a zorientovat, co se vlastně děje, a podaří se mu sestřelit jeden Fw 190A, pilotovaný Feldwebelem Leipholzem od IV./JG 3. Jenže v okamžiku tu jsou tři Bf 109G a osamělý Typhoon padá na dráhu letiště, z které před několika okamžiky vystartoval. Němečtí letci rozsévají ze svých palubních zbraní smrt a zkázu v řadách spojeneckých stíhaček. Další dva Typhoony se pokoušejí odstartovat proti útočníkům, ale jsou ihned smeteny palbou. Po nich se start podařil další dvojici Typhoonů, ale v okamžiku, když chtějí stoupat, je tu Fw 190A a dávkou svých palubních zbraní oba sestřeluje. V jeho kabině sedí Bär, který si tímto zapisuje své 203. a 204. vzdušné vítězství. Do boje se vkládá protiletadlová obrana letiště, která se již vzpamatovala z překvapivého útoku, a zasahuje německé stroje dobře mířenou střelbou. Ta neumožní útok ve formaci, a tak se vrhají němečtí piloti na cíl jednotlivě. Celé letiště hoří. Při druhém náletu zasahuje jeden z pilotů I. Gruppe tankovací vůz a vše se okamžitě mění v oranžovém výbuchu v jednu velikou pochodeň.
Po 20 minutách útoku nabírají němečtí piloti kurz k domovu. Je chvíli po půl desáté a za nimi, na letišti u Eidhovenu, zůstaly jen hořící vraky, vyhořelá vozidla, šrot. Ovšem vyhráno ještě není. Při zpáteční cestě se piloti JG 3 ještě musí v několika soubojích utkat se spojeneckými letci a ztrácejí další muže a stroje. Navíc tu



FW 190 A-7 „červená 23" od Stab II./JG 1 patřící Ofw. Schuhmacherovi, na kterém H. Bär 22. 4. 1944 dosáhl svého dvoustého vítězství. Stroj měl odmontovány vnější kanóny v křídlech. Za povšimnutí stojí prodloužené dřevěné vrtulové listy vyráběné firmou Schwarz v Berlíně (průměr se tak zvětšil ze 3.30 na 3.5 metrů).

Fw 190A-7 Red 13 from Stab II./JG1 belonging to Ofw Schuhmacher. H. Bar claimed his 200th victory flying this aircraft on 22nd April 1944. The outer wing cannons were removed. Note the longer wooden propeller blades produced by Schwartz Company, Berlin (propeller diameter increased from 3.3 to 3.5 meters).

číhalo nebezpečí, které nikdo nečekal - vlastní protiletadlové dělostřelectvo. Němečtí vojáci od flaků neměli o „Operaci Bondenplatte" nejmenší tušení a logicky považovali velké svazy stíhačů za nepřátelské (vždyť tolik německých strojů za poslední roky války nebylo na nebi západní fronty k vidění).

Důsledkem byla střelba do vlastních jednotek, která způsobila veliké ztráty a roztrhání formací. Proto se jednotlivé stroje vracejí většinou samy nebo jen v malých skupinkách. Bär se štábem však přistál na letišti v Paderbornu bez úhony. Jeho štábní letka neutrpěla žádnou ztrátu. Ostatní tři Gruppe večer nahlásily dohromady 16 padlých nebo nezvěstných a 2 raněné. Ale i přes tyto ztráty byl útok JG 3 hodnocen jako nejúspěšnější v celé akci „Bondenplatte". Eskadra zničila jednu kompletní squadronu Typhoonů a velký počet Spitfirů.

Celkové německé ztráty toho dne byly 257 strojů. Velení oznámilo, že bylo zničeno 479 nepřátelských letounů, ale ve skutečnosti přišli Spojenci onoho lednového rána o 280 strojů (169 úplně zničených a 111 vážně poškozených).

Pokus o získání iniciativy a převahy na nebi západní fronty tedy německému velení nevyšel. Zatímco Spojenci vyplnili vzniklé mezery během týdne, Luftwaffe se již nikdy plně nevzpamatovala ze škod, které v této operaci utrpěla. Vrchním složkám německého letectva začíná být jasné, že je pouze otázkou času, kdy dojde k úplnému zhroucení německé stíhací zbraně. Pochopí, že pokud chtějí v letecké válce ještě něco dokázat, je třeba vsadit na „poslední trumf" -proudovou stíhačku Me 262. Je přikročeno k budování stíhacích jednotek vyzbrojených tímto typem. Ale nový letoun potřebuje piloty, kteří s ním dovedou létat. A to je další úkol pro Hienze Bära.

Útokem na eindhovenská letiště uzavřel Bär svoji dráhu vrtulového stíhače. I když je stále ve funkci Kommodora JG 3, prodělává po celý leden 1945 na letišti v Lenchfeldu důkladné přeškolení na Me 262. Proudová stíhačka pro něho sice není nic nového, už s ní létal v září 1944, ale tentokrát se nejedná pouze o několik seznamovacích letů, ale o důkladný výcvik. Důkazem toho je jeho učitel Fritz Wendel, jeden z hlavních zkušebních pilotů Messerschmittovy továrny, muž, který vůbec jako prvý zalétával prototypy Me 262 a ví o tomto letounu snad nejvíce ze všech.

14. 2. 1945 předává Bär velení nad JG 3 Majoru Werneru Schroerovi (114 v.). V té době je povýšen na Oberstleutnanta a stává se velitelem III./EJG 2, jednotky, která měla za úkol vyškolit piloty na ovládání Me 262.

Tato výcviková skupina byla založena v Lenchfeldu 27. 9. 1944 z částí Eprobungskommanda 262 a z částí zkušebního Kommanda Nowotny, které se do ní včlenili 14. 11. 1944. Tato skupina dosáhla největšího významu právě na začátku roku 1945, kdy se velení Luftwaffe snažilo urychleně Me 262 vyzbrojit stíhací jednotky, hlavně JG 7, která byla v té době poprvé nasazena na frontě.

III./EJG 2 je umístěna na letišti v Lenchfeldu a začínají jí procházet stíhací a bombardovací piloti. Mají jediný rozkaz: „Co nejdříve se naučit létat s proudovou stíhačkou"! A podle toho vypadá výcvik. Jako základní osnova obsahovala 20hodinový kurz létání s Bf 110 nebo Me 410 s jedním zastaveným motorem, což prozíravě připravovalo žáky na potíže při letu s Me 262. Vlastní školení žáků na „Schwalbe" obsahovalo osm vzletů o délce sedmi hodin: jedna hodina letu na okruhu kolem letiště, dvě hodiny akrobacie, jedna hodina letu nad terénem (kvůli navigaci), jedna hodina výškového letu a dvě hodiny nácviku letu ve formaci. Pak přišel na závěr devátý let, při kterém se nacvičovala střelba. Tím výcvik skončil, vše ostatní se nechávalo na jednotce, ke které byl pilot přidělen, a jeho pilotním umění.

Vykonat se žáky toto absolutní minimum nebyla na začátku roku 1945 vůbec jednoduchá záležitost. Dvojmístných Me 262B bylo velmi málo, někteří zkušení frontoví letci přecházeli rovnou po teoretickém školení na bojové jednomístné stroje. Je s podivem, že mimo neustálých nehod z technických příčin, byla zaznamenána jediná vážná havárie chybou pilotáže při výcviku (4. 3. 1944 Me 262A-1, W. Nr. 110 472).

Ještě navíc bylo školení neustále přerušováno spojeneckými letouny, jak o tom vypráví Hptm. Erich Hartmann (352 v.), který jako jeden z mnoha prodělával v té době u Bärovy jednotky výcvik na Me 262:

„Američané útočili na letiště každé ráno a provoz mohl být zahájen až po opravě startovací dráhy, což bylo přibližně v 10.30. Létalo se asi hodinu a půl než v poledne, okolo půl jedné, zaútočili spojenečtí stíhači hloubkovými útoky. Po nich přilétaly P 47, shazující jednu až pět tun výbušnin. V noci byl slyšet typický zvuk motorů Merlin, což znamenalo, že na nás útočí Mosquita. Stroje RAF nalétávaly hloubkovým letem a střílely na všechna světla na letišti a jeho okolí".

Jak je tedy vidět, nebyla práce III./EJG 2 vůbec jednoduchá. Bär se ještě navíc, mimo výcviku pilotů, zapojil do technických zkoušek probíhajících v lenchfeldském pokusném oddělení Messerschmittova závodu. Jednalo se o testy nejrůznějších verzí a typů Me 262. Bär na nich létá prakticky několikrát denně, a tak není divu, že dosáhl v ovládání proudové stíhačky takového mistrovství, kterému později umožní jeho bojové úspěchy s tímto typem. Bohužel, dnes již nelze přesně určit, jakých testů se Bär zúčastnil (je to způsobeno také tím, že 80 až 90 startů s pokusnými stroji nebylo zapsáno v jeho knize letů). Údajně měl létat při testech se závěsnou přídavnou nádrží, s raketami R4M a letouny, které měly kombinovanou výzbroj (Me 262A-1a a Me 262A-1a/U5). Potvrzený je však jeho let s Me 262C-1, tzv. Heimatschützer I. (Ochránce domoviny I.). Tento stroj se od normálního Me 262 lišil tím, že mimo obvyklých dvou proudových motorů měl ještě do zádě instalován motor třetí, raketový, stejného typu, jaký se používal u Me 163 „Komet". S tímto letounem prokazatelně Bär vzlétl 15. 2. 1945 a měl při tomto letu dosáhnout vůbec největších výkonů, které byly kdy u Me 262 naměřeny - rychlosti 1040 km/h a výstupu do výšky 14 700 metrů. Mimo zkoušek a výuky pilotů začal Bär znovu létat proti nepříteli. Jeho prvý bojový start je zaznamenán 2. 3. 1945. Má na své straně dvě výhody - proudovou stíhačku, kterou se naučil ovládat jako málokdo, a svého starého přítele Lea Schuhmachera, který se stal také členem III./EJG 2 a znovu dělá svému bývalému veliteli od JG 1 dvojku. Určitě to je i částečně Bärova zásluha, že byl Schuhmacher 1. 3. 1945 vyznamenán Rytířským křížem.

Prvý úspěch s Me 262 zaznamenává Bär 19. 3. 1945. Na nepřátelskou stíhačku P 51 sice musel útočit dvakrát, protože při prvém náletu měly jeho zbraně závadu v nabíjení. Ta se mu

však podařila odstranit, Bär se vrací a v potlačované pravé zatáčce střílí znovu ze svých čtyř Mk. 108. Účinky jsou okamžitě pozorovány, P 51 ztrácí výšku a padá. Američané nahlásili, že v prostoru Lenchfeldu byla atakována dvojicí Me 262 sekce Lt. Ayera od 4. FG, ale žádný z jejich Mustangů údajně zasažen nebyl. Jediným ztraceným P 51 toho dne byl stroj Lt. Cliftona Enocha, který byl hlášen jako nezvěstný po boji s ME 262 u Lipska. Patrně však padl za oběť Lt. Rademacherovi od III./JG 7.

A zde je třeba dát do našeho vyprávění malou vsuvku. Tento P 51 byl prvý sestřel Bära s proudovou stíhačkou, po něm následovaly další, které ho vynesly do čela německých stíhačů bojujících na tomto typu. Ovšem tento žebříček je sestaven na základě potvrzených sestřelů. A to je právě ta potíž. Bärovi jich bylo potvrzeno 16, ale v letecké literatuře je uváděno 19 vítězství, které měl docílit na „Schwalbe". Nikde se však neupřesňuje, které jsou nepotvrzené.

Bär tedy prvně slaví úspěch „na turbíně" 19. 3. 1945. Dle jeho hlášení letěl na stroji Me 262A-1, W. Nr. 110 559, trupové označení „červená 13". Je zajímavé, že v té době létal Schuhmacher na Me 262A-1, W. Nr. 110 ???, s trupovým označením „červená 23". Opakovala se zde situace z letiště ve Störmede. Němečtí piloti věřili ve šťastná čísla.

Možná na tom něco bylo a Bärovi skutečně v dalších dnech štěstí přeje. 21. 3. 1945 po zásazích jeho palubních zbraní exploduje palivová nádrž amerického Liberátoru a bombardér padá v plamenech k zemi. O tři dny později, 24. 3. 1945, sestřeluje nad Stuttgartem další dva soupeře - jeden P 51 a jeden Liberátor. Záda mu znovu kryje věrná dvojka Schuhmacher.

27. 3. 1945 navštívil letiště v Lechfeldu Obstlt. Walther Dahl (128 v.), nový inspektor denních stíhačů, a když si vše prohlédl, projevil přání startovat s piloty III./EJG 2 k bojovému letu. Došlo k poplachovému startu proti náletu, který směřoval na Lechfeld, a Dahl skutečně startoval spolu s Bärem a několika dalšími piloty na Me 262 proti nepříteli. Po boji nahlásil sestřel dvou P 47 (126.a 127.v.), Bär si nárokoval tři P 47 a Fw. Rauchensteiner jedna P 47. Toho dne však utrpěla USAF jedinou ztrátu P 47, byl to stroj od 367. FG a další P 47 se zřítil z nezjištěných příčin do průlivu La Manche.

4. 4. 1945 hlásí Bär sestřel jednoho P 51 a 9. 4. 1945 vzlétá proti svazu 40 bombardérů B-26 Marauder, od 387. BG, které míří na vojenská skladiště v prostoru Amberg - Kummersbruck. Podle hlášení amerických pilotů byl svaz krátce po desáté hodině napaden dvojicí Me 262, která jeden B 26 sestřelila a jeden vážně poškodila. Jeden z proudových letounů byl pak údajně zasažen obrannou palbou amerických palubních střelců a vzplanul. Zdá se být pravděpodobné, že vítězem tohoto souboje byl právě Bär, který si toho dne nárokoval dva sestřelené B 26. 12. 4. 1945 znovu hlásí sestřel dalšího B 26 a 18. 4. 1945 nárokuje sestřel dvou P 47.

Po válce se Bära ptali na jeho názor na Me 262. Řekl: „Jakmile jsme obdrželi Me 262, vše vypadalo jinak a byli jsme oproti spojeneckým stíhačům ve výhodě. Proudové letadlo bylo pro osamělé vrtulové letadlo prostě příliš. Mohli jsme vzdušný souboj přijmout nebo odmítnout. Rozhodnutí záleželo na nás. Výhody výkonu a výzbroje, které nám dával ME 262, byly v bitvě stíhačů rozhodující. Ovšem za předpokladu, že obě turbíny pracovaly. Pokud vypadl jeden motor, bylo to zlé. Nejvíce potíží nám dělaly spojenecké stíhačky, které nás sledovaly až domů a sestřelovaly nad letištěm, když jsme se chystali přistát."

Bär dobře věděl, co vypravuje. Stále potvrzoval své umění v ovládání Me 262, důkazem toho jsou dva P 51, které sestřelil 19. 4. 1945. Toho dne USAF skutečně nahlásila ztrátu dvou Mustangů, jednoho od 354. FG a jednoho od 364. FG. Bär toho dne podle zachovalého hlášení startoval na své „červené 13", W. Nr. 110 559.

Ovšem to jsou jeho poslední dvě vítězství u III./EJG 2. I když nasazení Me 262 bylo bezpochyby úspěšné a letoun vykazoval převahu nad všemi spojeneckými stroji, nedokázalo těch několik stovek reaktivních stíhaček podstatněji ovlivnit průběh letecké války, či dokonce zastavit postup nepřátelských vojsk. Konec Třetí říše se neodvratně blížil.

Dne 23. 4. 1945 je před postupujícími jednotkami americké armády evakuován Lenchfeld a Bär, spolu s ostatními piloty III./EJG 2 přelétají všechna schopná Me 262 do Mnichova - Riemu, k JV 44 Adolfa Gallanda. Spolu s Me 262 bylo do Mnichova - Riemu přelétnuto několik He 162 od „Erprobungskommanda 162", které se v druhé polovině dubna evakuovalo z Rechlinu do Lenchfeldu (zde právě vznikl častý rozpor v literatuře, že Bär velel tomuto Kommandu v Rechlinu; to je omyl, byl stále velitelem III./EJG 2 a mužům He 162 velel pouze od chvíle, kdy dorazili do Lenchfeldu).

Muži od III./EJG 2 posílili řady JV 44 právě včas. 18. 4. 1945 tato jednotka přišla o Johannese Steinhoffa, který při startu se svým Me 262 havaroval a s těžkými popáleninami byl převezen do nemocnice. 21. 4. 1945 se zranil při bojovém letu Major Barkhorn (301 v.) a byl až do konce války vyřazen z bojů. 24. 4. 1945 je Oberst Günter „Franzl" Lützow (110 v.) prohlášen za nezvěstného. 26. 4. 1945 postihne jednotku velká ztráta. Při útoku na svaz B 26 byl zraněn sám Galland a musel být převezen do nemocnice.

Velení přebírá Bär. Pod jeho taktovkou JV 44 hned následující den vzlétá a tentokrát jsou piloti úspěšní. Odnášejí si pět sestřelů, z kterých si Bär na své konto připisuje dva P 47 (je zajímavé, že tento den americké letecké síly nehlásily žádnou ztrátu; podle autorů knihy „Me 262 Combat Diary" je zde možnost, že se JV 44 utkala s Il-2 a došlo k záměně tohoto typu s americkou stíhačkou. Toto tvrzení je však dosti nepravděpodobné, vždyť Bär a další piloti od JV 44 bojovali dosti dlouho na východní frontě a typ Il-2 zcela jistě znali velmi dobře).

Koncem dubna 1945 je již cítit, že konec se blíží. Už není téměř nic - palivo, náhradní díly, rozkazy k velení. Kupodivu Me 262 je dost, rušené jednotky je předávají JV 44. 28. 4. 1945 se ještě startuje proti nepříteli. Jediný úspěch zaznamená Bär, když sestřeluje jeden P 47. Následující den je uváděn jako poslední, při kterém JV 44 bojově vzlétla. Patrně se jednalo



Me 262 A-1a v.č. 110559 „červená 13" na letišti v Lenchfeldu, duben 1945. Heinz Bär stojí u letounu třetí zleva.

Me 262A-1A (BuNo 110559) Red 13 on Lenchfeld airfield. April 1945. H. Bar stands in the group near the plane (the third man from right).

Seznam sestřelů H. Bära od 200. vítězství

22. 4. 1944	B 24	200. v.	II./JG 1
29. 4. 1944	B 24	201. v.	II./JG 1
29. 4. 1944	P 47	202. v.	II/JG 1
1. 1. 1945	Typhoon	203. v.	Stab./JG 3
1. 1. 1945	Typhoon	204. v.	Stab./JG 3
19. 3. 1945	P 51	206. v.	III./EJG 2
21. 3. 1945	B 24	207. v.	III./EJG 2
24. 3. 1945	P 51	?	III./EJG 2
24. 3. 1945	B 24	?	III./EJG 2
27. 3. 1945	P 47	?	III./EJG 2
27. 3. 1945	P 47	?	III./EJG 2
27. 3. 1945	P 47	?	III./EJG 2
4. 4. 1945	P 51	?	III./EJG 2
9. 4. 1945	B 26	?	III./EJG 2
9. 4. 1945	B 26	?	III./EJG 2
12. 4. 1945	B 26	?	III./EJG 2
18. 4. 1945	P 47	?	III./EJG 2
18. 4. 1945	P 47	?	III./EJG 2
19. 4. 1945	P 51	?	III./EJG 2
19. 4. 1945	P 51	217. v.	III./EJG 2
27. 4. 1945	P 47	218. v.	JV 44
27. 4. 1945	P 47	219. v.	JV 44
28. 4. 1945	P 47	220. v.	JV 44
29. 4. 1945	Mosquito	221. v.	JV 44

Pozn. V tabulce není uvedeno 205.vítězství - nepodařilo se o něm získat jakékoli informace. Tabulka uvádí všechna známá vítězství H. Bära na Me 262 - včetně tří nepotvrzených, která nebylo možno přesně určit (24. 3. - 19. 4. 1945)

o start dvou až tří proudových stíhaček a Heinz Bär při něm dosahuje svého posledního vítězství. Nad Bad Albingenem sestřeluje Mosquito. Jeho skóre se tím uzavírá na čísle 221. Opět tu dochází k rozporu se záznamy protivníka ... jediná ztráta Mosquita u RAF 29. 4. 1945 byl stroj v. č. NT438 od 29. Sq RAF sestřelený při nočním testovacím letu protiletadlovou obranou nad Dunkirkem. Mohlo také jít o stroj od 492 Bomber Group USAF, která jeden ze svých strojů Mosquito PR XVI vyslala na operační let v noci z 28. na 29. dubna, není však jasné, zdali byl stroj poškozen nebo sestřelen.

U JV 44 Bär létal na Me 262A-1, W.Nr.111 174, trupové označení „bílá sedm". Je tu však nejasnost - jeho pozdější tvrzení, že docílil několik sestřelů s Me 262A-1a/U1. Letoun tohoto označení opravdu existoval, jednalo se o stroj, který měl místo obvyklých čtyř kanónů Mk.108 ve přídi zabudovaných kanónů šest, a to různého typu - 2x MG 151/20, 2x Mk. 108 a 2x 103. Bär tvrdí, že právě na takto vyzbrojené Me 262 bojoval s Mosquity, což bylo až u JV 44.

Problém je ovšem v tom, že tato kombinovaná výzbroj se neosvědčila, byla později odmontována a tento stroj se vrátil do původní podoby. Což se stalo ještě v Lenchfeldu. Na čem tedy mohl Bär létat proti britským průzkumným strojům? Nabízí se zde jedno možné vysvětlení. Americké jednotky, které obsadily lenchfeldské letiště, zde nalezly několik rozbitých prototypů, ale mnohé další chyběly a není dodnes upřesněno, jaký byl jejich konec. Jedním takovým strojem byl jediný prototyp verze Me 262A-1a/U5, letoun, který měl zabudovaných šest kanónů Mk.108 (W.Nr.112 355). Nabízí se možnost, že tato Me 262 byla spolu s ostatními přelétnuta k JV 44 a právě na ní mohl Bär dosáhnout posledního sestřelu. Je možné, že po letech v jeho vzpomínkách došlo k záměně obou prototypů.

Vraťme se zpět na konec dubna 1945. V posledních dnech tohoto měsíce přelétá JV 44 do rakouského Salzburgu. Tu ji ještě 2. 5. 1945 zastihuje rozkaz, aby se přesunuli do pražského prostoru a připojili se k JG 7 jako její IV. Gruppe. Tento rozkaz však již splněn nebyl. 3. 5. 1945 Salzburg kapituluje. Když se k letištní ploše začnou přibližovat americké tanky, vydá Heinz Bär svůj poslední rozkaz: „Zapalte Me 262"! Jeho válečná odysea končí v americkém zajetí. Za celou válku se zúčastnil okolo 1000 bojových letů, sestřelil 96 letounů na východní frontě, zbytek ze svých 221 vítězství dosáhl proti Spojencům (více spojeneckých letounů sestřelil pouze jediný pilot Luftwaffe - Hans Joachim Marseille). Na Me 262 dosáhl 16 potvrzených sestřelů. Zvítězil nad 22 americkými čtyřmotorovými bombardéry. Sám byl 18x sestřelen a z toho 4x skákal padákem. Opravdu uctihodný výkon.

Američané velmi dobře věděli, koho se jim podařilo zajmout. Muži, kteří létali s Me 262, byli pro ně cennou kořistí, zvláště tací, jako byl Bär. Po prvních předběžných výsleších jsou všichni důstojníci od JV 44 naloženi do transportního letounu a převezeni do Anglie. Jsou umístěni ve speciálním výslechovém táboře č. 7 v Bovingtonu a většina otázek vítězů se týká Me 262. Bär i ostatní vypovídají. Nebylo již proč zapírat, válka byla prohraná a Spojenci ukořistili značné množství nepoškozených Me 262. Režim v tomto výslechovém táboře byl přijatelný. Ovšem vše se změnilo, když již zajatci neměli co nového vypovídat a byly posláni zpět na kontinent, do normálního zajateckého tábora. Tam byly podmínky o něco horší, ale Bär je vydržel. Ze zajetí ho propustili v polovině roku 1947. Jeho návrat do civilního života nebyl vůbec jednoduchý. Jakmile někde žádal o zaměstnání, byl pokaždé při přijímacím rozhovoru odmítnut slovy: „Vy, jako nositel vysokých nacistických řádů, jste militarista! "

A tak se protloukal civilním životem, jak se dalo. Vystřídal množství podřadných zaměstnání, až v roce 1950 konečně dostal šanci. Převzal v jednom německém aeroklubu odpovědnost za sportovní létání. Měl prý z tohoto úkolu velikou radost, opět se mu vrátila stará chuť k létání.

28. 4. 1957 předváděl v Braunschweigu lehký sportovní letoun „střízlík". Náhle přešel stroj z 50 metrové výše do vývrtky a Heinz Bär, před očima své rodiny, v jeho troskách našel smrt.

Muž, který po dlouhých pěti a půl rocích války unikl smrti ve více než 1000 bojových letech, který musel čelit snaze desítek spojeneckých stíhačů sestřelit ho z oblohy, nakonec zahyne na letounu, který má sloužit k mírovému sportovnímu létání. Osud má asi rád paradoxy.

Závěrem by oba autoři velmi rádi poděkovali za poskytnutou pomoc a informace pánům Vladimíru Vuškovi, Jiřímu Rajlichovi, Jiřímu Hanilcovi, Ing. Jiřímu Kramlovi, Karlu Samkovi a Miku Gurneymu (Anglie)

Seznam použité literatury:

E. Obermaier - Die Rittrkreuzträger der Luftwaffe 1939 - 1945, Bd.I „Jagdflieger"
E. Obermaier/K. Ries - Luftwaffe Rudder Markings 1936 - 1945
W. Held - Reichsverteidigung Die deutsche Tagjagd 1943 - 1945
W. Held/G. Aders - jagdschwader 51 „Mölders"
J. Prien/P. Rodeike - Jagdschwader 1 und 11 Teil 1.
J. Prien/P. Rodeike - Jagdschwader 77 Teil 2.
H. H. Stapfer - Strangers in a strange land
R. F. Toliver/T. J. Constable - Das waren die deutschen Jagdflieger - Asse 1939 - 1945
M. Boehme - Jagdgeschwader 7
H. Ring/W. Girbing - Jagdgeschwader 27
W. Girbing - Start in Morgengrauen
E. Mombeek - Defending The Reich, History of JG 1 „Oesau"
J. Foreman/S. E. Harvey - Me 262 Combat Diary
S. Nohara - Messerschmitt Me 262 Model Art č. 367
Periodika: Jet & Prop, Aviation News, Flugzeug, Replic a ostatní materiály z archívů obou autorů

Oprava:

V předchozí části tohoto článku v HPM 2/1994 došlo nedopatřením k několika chybám v komentářích k barevným ilustracím:

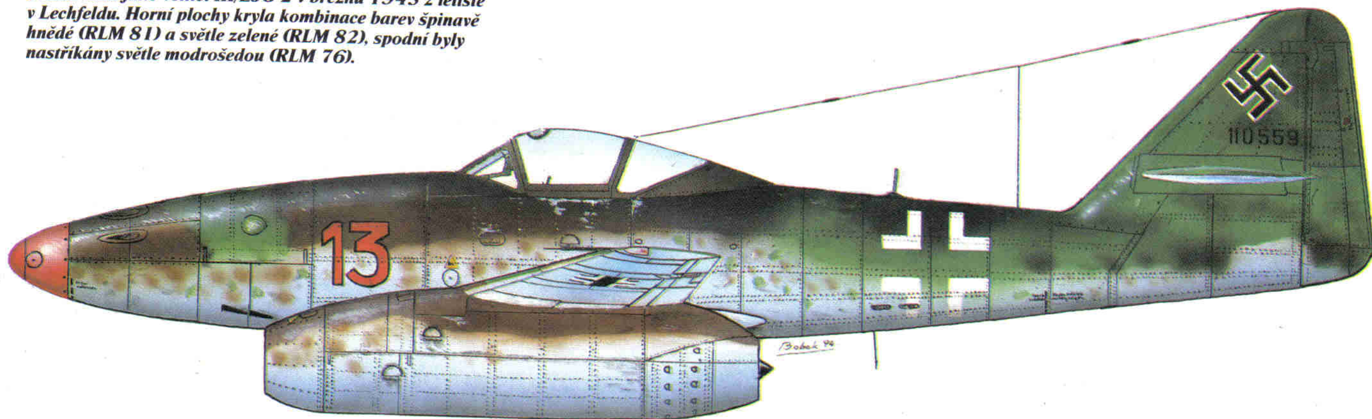
První ilustrace shora: Bf 109E-3 horní plochy a trup jsou natřeny tmavou zelenou (RLM 71) a vrtulový kužel černozelenou (RLM 70).

Druhá ilustrace shora: tomuto letounu bylo omylem přisouzeno v. č. 3714. Správné v. č. bohužel není autorům známo.

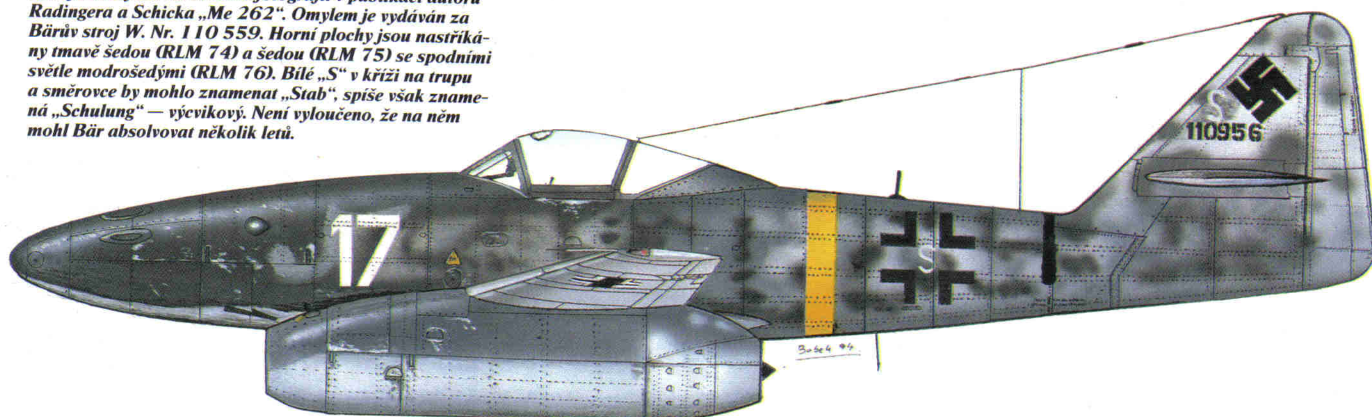
Třetí ilustrace shora: Bf 109F-4 v. č. 13376 má horní plochy křídel natřeny šedými odstíny (RLM 74/75), trup černozelenou (RLM 70) a šedou (RLM 75) a spodní plochy modrošedou (RLM 76).

Ilustrace dole: okřídlená jednička je znak celé JG1 (tedy ne jen II/JG1).

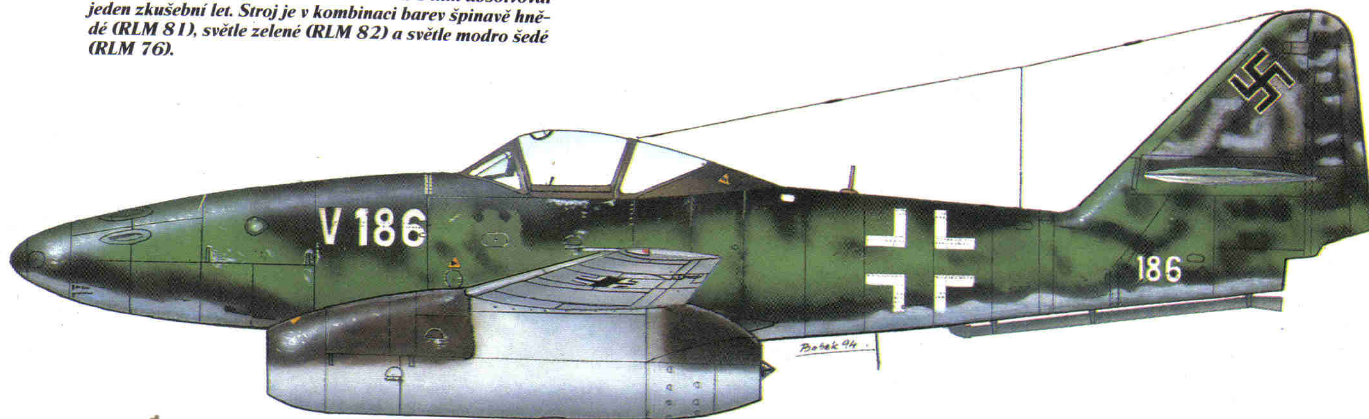
Bärův Me 262A-la W. Nr. 110 559 „červená 13", s nímž létal jako velitel III/EJG 2 v březnu 1945 z letiště v Lechfeldu. Horní plochy kryla kombinace barev špinavě hnědé (RLM 81) a světle zelené (RLM 82), spodní byly nastříkány světle modrošedou (RLM 76).



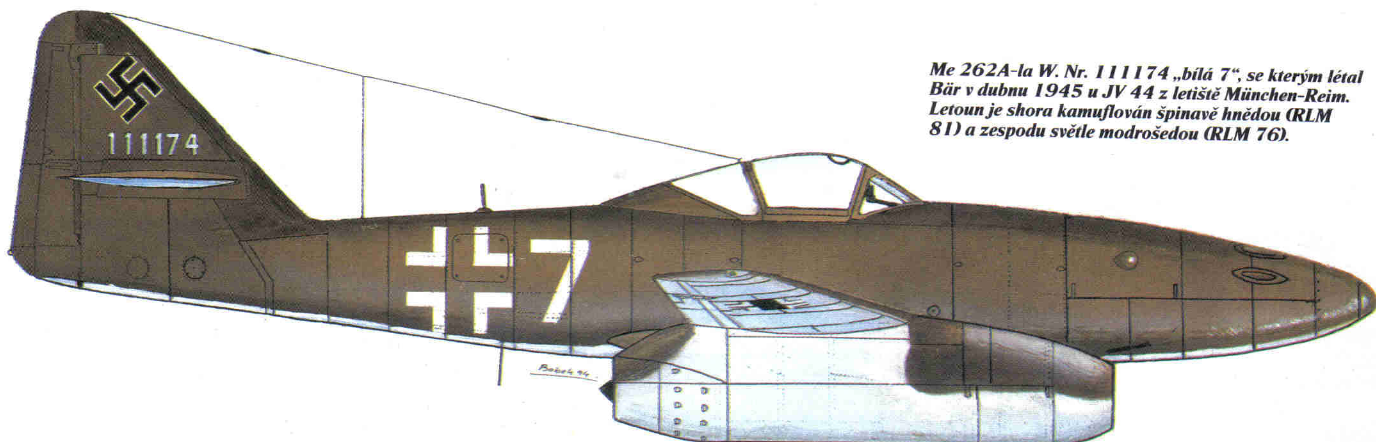
Me 262A-la W. Nr. 110 956 „bílá 17" od III/EJG 2. Letoun je zachycen na barevné fotografii v publikaci autorů Radingera a Schicka „Me 262". Omylem je vydáván za Bärův stroj W. Nr. 110 559. Horní plochy jsou nastříkány tmavě šedou (RLM 74) a šedou (RLM 75) se spodními světle modrošedými (RLM 76). Bílé „S" v kříži na trupu a směrovce by mohlo znamenat „Stab", spíše však znamená „Schulung" — výcvikový. Není vyloučeno, že na něm mohl Bär absolvovat několik letů.



Původní prototyp Me 262 V6 přestavěný na Me 262C-la W. Nr. 130 186 vybavený přídavným raketovým motorem Walther HWK 109-509 A2. Heinz Bär s ním absolvoval jeden zkušební let. Stroj je v kombinaci barev špinavě hnědé (RLM 81), světle zelené (RLM 82) a světle modro šedé (RLM 76).

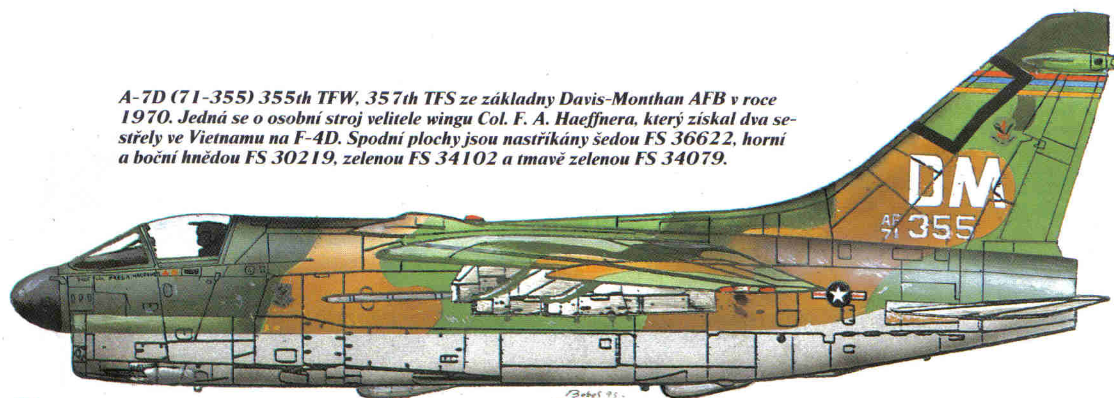


Me 262A-la W. Nr. 111174 „bílá 7", se kterým létal Bär v dubnu 1945 u JV 44 z letiště München-Reim. Letoun je shora kamuflován špinavě hnědou (RLM 81) a zespodu světle modrošedou (RLM 76).



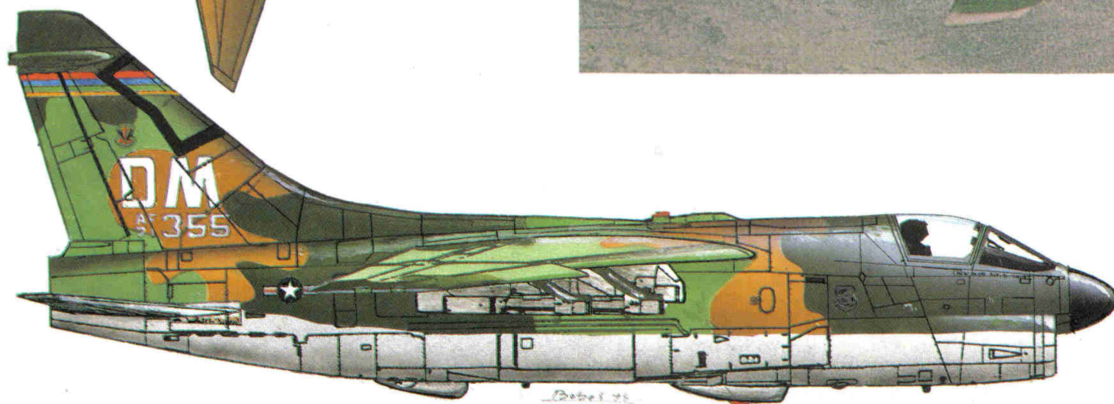
LVT A-7D CO

A-7D (71-355) 355th TFW, 357th TFS ze základny Davis-Monthan AFB v roce 1970. Jedná se o osobní stroj velitele wingu Col. F. A. Haeffnera, který získal dva sestřely ve Vietnamu na F-4D. Spodní plochy jsou nastříkány šedou FS 36622, horní a boční hnědou FS 30219, zelenou FS 34102 a tmavě zelenou FS 34079.





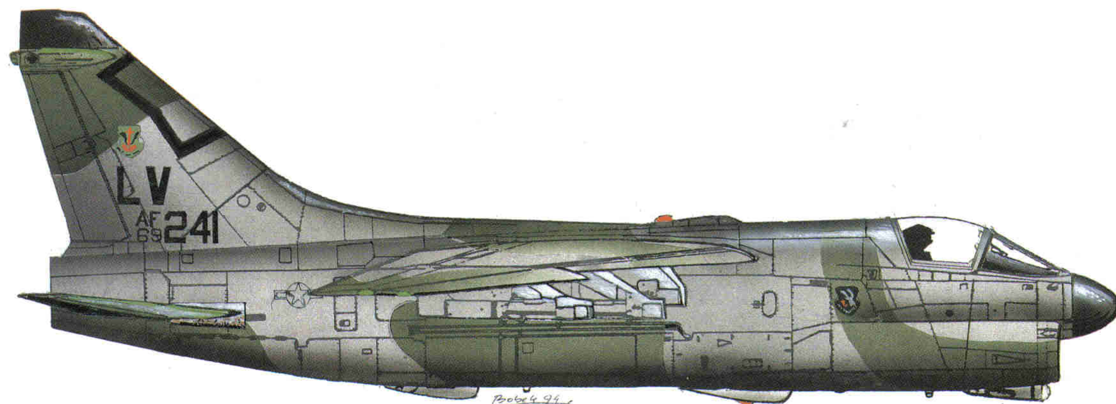




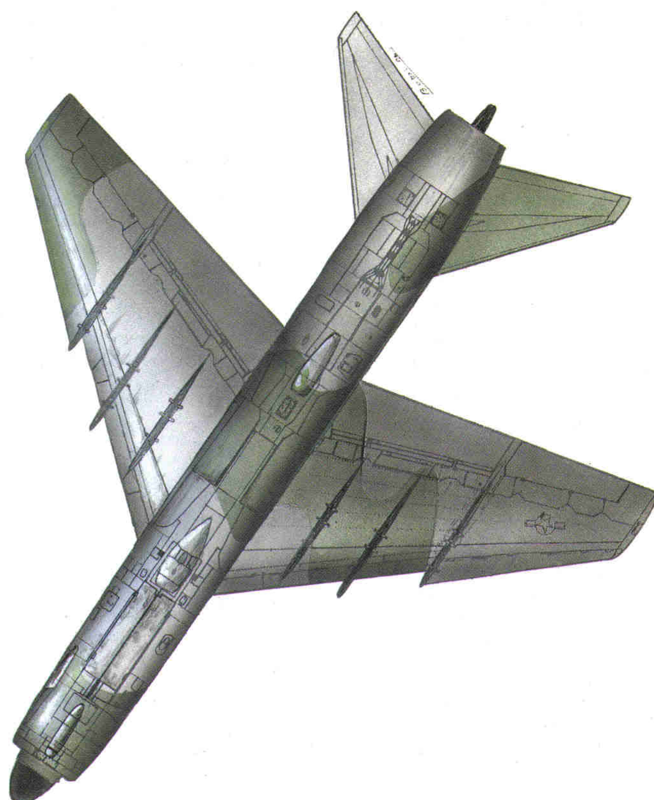


A-7D, pilot L/C S. Cooper. (foto: V. Šimeček)

D CORSAIR II

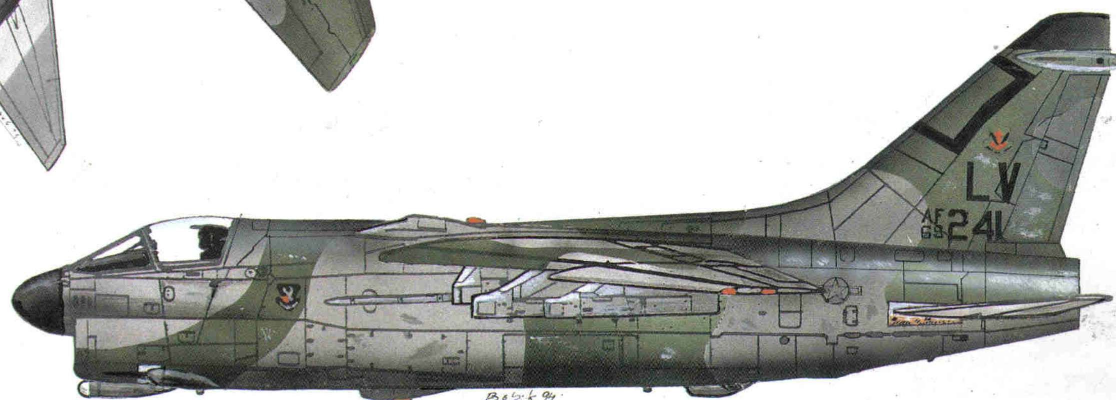








A-7D (69-241) patřící 4450 th. T. G. USAF létající z Tonopah AFB. Stroj je kamuflován v šedé FS 36 118 a tmavé zelené FS 34079. Zajímavostí je, že tato jednotka měnila své Corsairy II při nočních letech za F-117 Stealth.



pilot L/C S. Cooper.
V. Šimeček)

Mig 21 MF č. 5212 — 11. Stíhací letecký pluk — ŽATEC.



Celkový pohled na levou stranu letadla. Fotografováno dne 16. 9. 1993 na letišti v Žatci, den po přečtení rozkazu o rozpuštění 11. Slp.Žatec. V popředí stojí pilot mjr. Hlava, jeden z autorů této kamufláže a zároveň „duše i hnací motor" tygří letky.

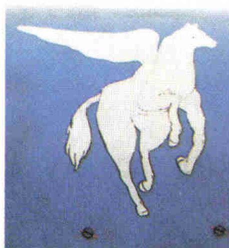


Pravá strana svislé ocasní plochy, základní barva je bílá, číslice 11 je zrcadlově převrácená oproti běžnému psaní, číslice je modře lemována. Model tohotoho stroje, v měřítku 1:48, uvádí na trh Propagteam ve své sérii 1000.



Detail levé strany svislé ocasní plochy, základní barva je bílá.

Detail kresby Pegase na pravé straně trupu za kabinou, vlivem působení počasí a opotřebení při létání téměř mizí kontury kresby malované černou barvou.





Detail kresby Pegase na levé straně trupu za kabinou.

Foto: P. Soukop.

Detail č. 40 s lipovými ratolestmi na pravé přední části trupu před č. 5212.

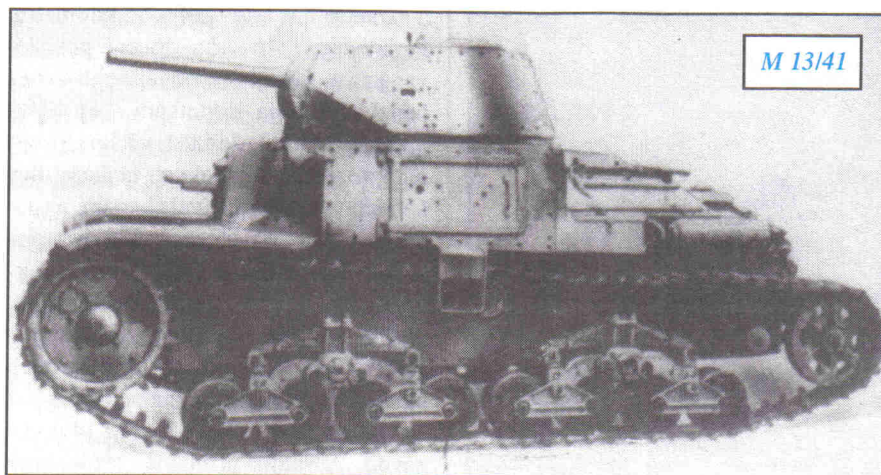


Detail znaku 11. Stíhacího leteckého pluku Žatec umístěného na pravé straně trupu letadla před číslem 5212.



Celkový pohled na pravou stranu letadla. Fotografováno dne 9. 11. 1993 na letišti v Čáslavi-Chotusicích, kdy už bylo letadlo zařazeno do sestavy 2. letky 28. Sbolp. Čáslav. Letadlo i nyní létá v původní kamufláži se znaky 11. Slp. Žatec.





Střední tank M 13/40

Ivo Pejčoch

Itálie je jako uživatel a výrobce tankové techniky za druhé světové války zastíněna hlavními velmocemi, přesto její obrněné jednotky brázdily Balkánem a sváděly krvavé boje s britskými oddíly na rozpálené africké půdě. Itálie měla ve stavbě tanků dlouhou tradici, první tank italské výroby, nazvaný Fiat Tipo 2000 se objevil již roku 1917. Během třicátých let se italská armáda soustředila zejména na objednávky tančíků CV 33 v mnoha obměnách, takže udělala stejnou chybu, jako ozbrojené síly celé řady dalších zemí. Příliš brzy se ukázalo, že tančíky nemají potřebné bojové parametry a jsou schopny odolávat nanejvýše pěchotě s ručními zbraněmi, na souboj s klasickým, byť lehkým tankem, nemohla posádka „tanketky" víceméně ani pomýšlet. Tančíky měly být postupně nahrazovány lehkými a středními tanky, jejichž výroba byla zahájena na přelomu třicátých a čtyřicátých let. Po lehkém typu L6/40 a středním M 11/39 objednalo armádní velení výrobu nového středního tanku M 13/40, který se měl stát nejvýznamnějším italským tankem druhé světové války. Původně stroj navrhovali jako stíhač tanků, později byla koncepce změněna na klasický střední tank. Roku 1939 se stal náčelníkem Hlavního inspektorátu technických služeb (pod nějž spadala otázka objednávek nové techniky) generál M. Caracciolo di Feroleto, který případ M 13/40 popohnal a prosadil stavbu a zkoušky prototypu, které začaly na jaře 1940. Již v polovině července toho roku přišly první sériové vozy, zatím patnáct, a produkce se rozbíhala. Koncem roku převzala armáda 250 vozidel a objednala celkem 1902 M 13/40. Do července 1941 jich bylo zkompletováno na osm set.

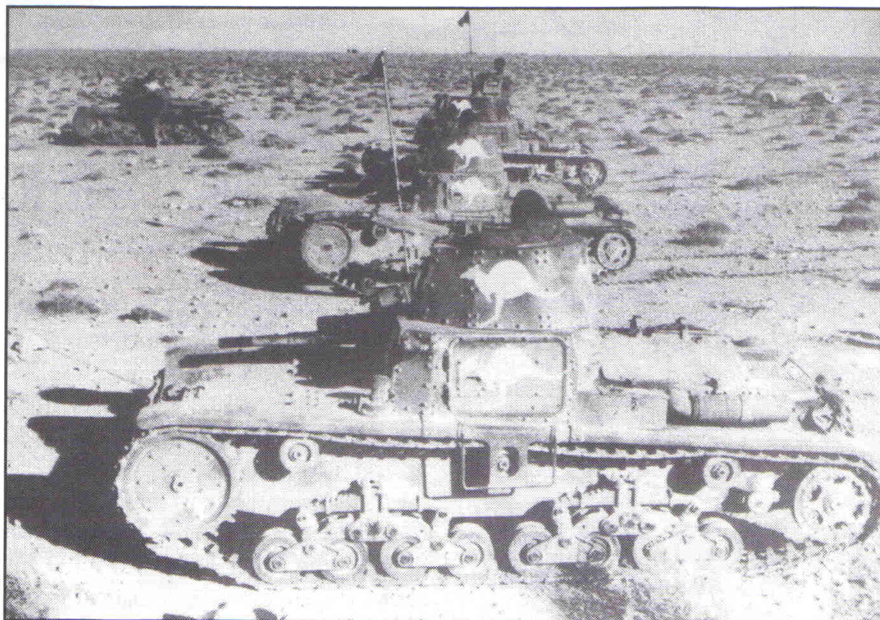
M 13/40 vyráběl podnik Ansaldo Fossati v Genova Sestri, motory a převodovky montovala továrna FIAT-SPA v Turíně. Stroj byl typickým středním tankem počátku války, s relativně slabou výzbrojí a pancéřováním, nesrovnatelný se středními typy druhé poloviny války.

Spoje byly na korbě a věži nýtové i šroubové, věž řešili jako plně otočnou. Výzbroj vozidla tvořil kanón 47/32 ráže 47 milimetrů ve věži, kde s ním byl spřažen kulomet Breda ráže 8 milimetrů. Další dva kulomety stejného typu a ráže se nacházely na levé straně čela korby (při pohledu zepředu) a byly řešeny jako dvojče. Všemi zbraněmi se pohybovalo manuálně. Poloautomatický kanón firmy Ansaldo měl náměr od -10° do +20°, nakládalo se pro něj 104 kusů munice, od vozu výrobního čísla 0752 již jen 87 kusů. Zásoba kulometných nábojů činila 3048 kusů v 137 zásobnících. Kulomety měly náměr v rozmezí -10° do + 30°. Posádku chránil na čele věže 42milimetrový pancíř, na jejích bocích a zadní stěně 25 milimetrů a na střeše 14 milimetrů. Čelní strana korby měla tloušťku 25 - 30 milimetrů, boky a zadní část 25 milimetrů, střecha 14 milimetrů a podlaha 6 milimetrů.

Posádka se skládala za čtyř mužů, řidiče, velitele, plnícího zároveň roli střelce z kanónu, nabíječe a střelce z korbových kulometů, ovládajícího také radiostanici Marelli RF 1 CA. K vysílačce měl přístup i velitel. Určité množství tanků M 13/40 bylo dokončeno pro velitelské úkoly, lišily se rozšířením radiovybavení o stanici Marelli RF 2 CA. Interiér vozidla byl dosti stísněný a posádka se do něj musela vsoukat



M 13/40 poškozený za bojů v západní poušti.
M 13/40 damaged during fights in the Western Desert.



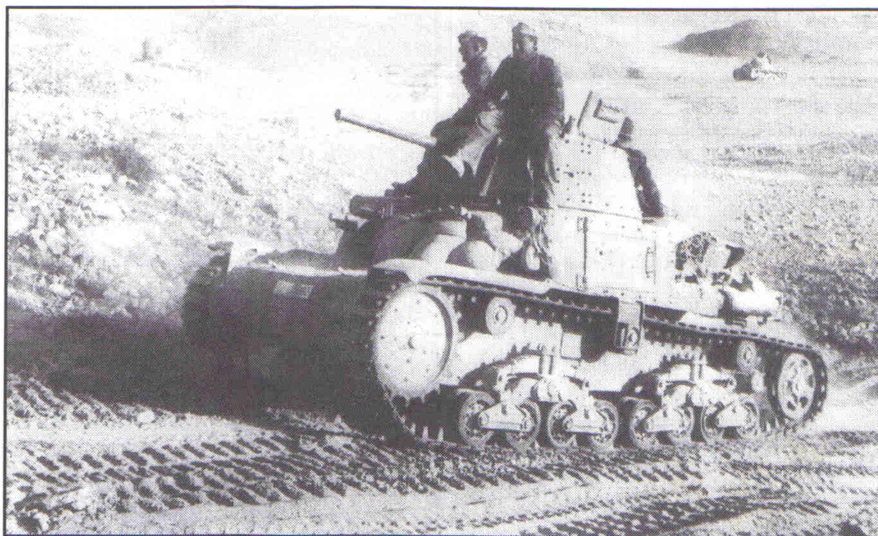
Skupina M 13/40 ukořistěných Australany a nasazených v rámci australských jednotek.
A group of M 13/40s captured by Australians and used in frames of Australian units.

podle přesně stanoveného pořadí, jinak by se uvnitř nesrovnala. První nasedal bočními dveřmi řidič, po něm čtvercovými poklopy na střeše věže nabíječ, kulometčík a nakonec velitel. Muži si neustále stěžovali na příliš malé rozměry únikových poklopů, a tedy nesnadnost rychlého opuštění tanku. V boji, když začal M 13/40 hořet a posádky se zmocnila panika, to mělo často tragické následky, což snižovalo bojovou morálku tankistů.

Na každé straně podvozku se nacházelo osm pojezdových kol, sdružených do vozíků na závěsu, vždy dva vozíky, které byly odpruženy společnými listovými péry. Podvozek dále zahrnoval tři podpůrné kladky, napínací a hnací kolo. Stroj poháněl dieselový osmiválec do V, chlazený vodou typu SPA 8T. Tato jednotka dávala výkon 105 koňských sil při 1800 otáčkách za minutu, se kterými M 13/40 dosahoval pouhých třiceti dvou kilometrů v hodině, a to ještě při jízdě po silnici. Motor měl obsah 11 140 ccm, v tanku byl uložen vzadu. Vpředu montovaná převodovka Fiat 8 F2 R se vyznačovala čtyřmi rychlostmi pro jízdu vpřed a jednou pro couvání. Zásoba pohonných hmot v hlavní nádrži dosahovala 150 litrů, v pomocné 40 litrů. Motor byl vybaven dvěma startéry Fiat 24, jeho sekundární funkci dále tvořil pohon dvou generátorů Fiat o výkonu 300 wattů. Osm paralelně řazených baterií Marelli 3 MF dodávalo napětí 24 voltů.

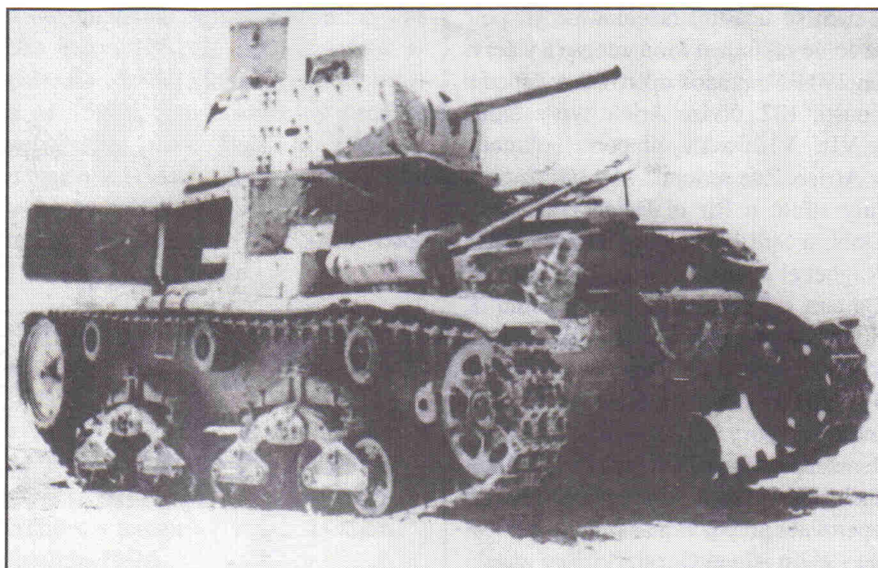
Již předválečná cvičení a především bojové nasazení ukázalo v celé nahotě řadu nešvarů popsaného typu. Vozidlo mělo slabé pancéřování, nevelký dojezd, tankisté si dále stěžovali na jeho „lenost“ a malou rychlost. Rovněž již zmíněná špatná možnost úniku při poškození v boji se stala častým terčem kritických připomínek. Firmě Ansaldo je třeba přiznat, že se snažila s Fiatem problémy řešit a připravit italským vojákům lepší bojový prostředek. Tak během roku 1941 přešla výroba plynule na modifikovaný typ M 14/41, vybavený motorem SPA 15T o výkonu 125 hp při 1900 otáčkách za minutu, jehož zásluhou vzrostla rychlost o 3,5 km/h a akční rádius se zvýšil o 85 kilometrů. Paradoxní je, že nafta, obecně považovaná za mnohem bezpečnější palivo než benzín, přinesla jednotkám s M 13/40 obrovské ztráty. Jelikož většina ostatních vozidel i německých tanků a obrněných vozidel používala benzín, nastávaly v Africe ohromné problémy s přísunem jiného druhu paliva. Pro vyčerpání nafty Italové ztratili nemalé množství M 13 a M 14, ze stejného důvodu přišli o valnou většinu svých kořistních strojů i Britové, jak poznáme dále.

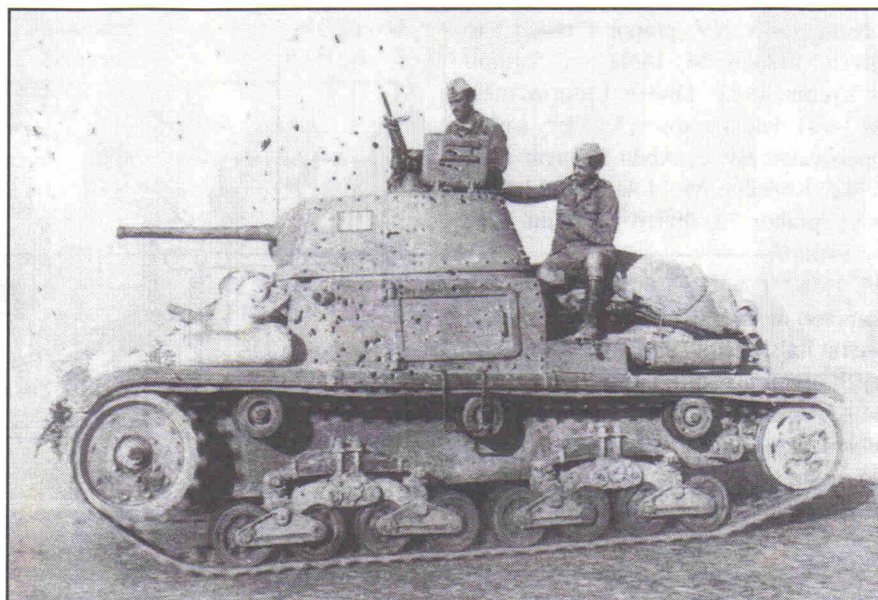
Do skončení výroby M 13 a M 14 dodal závod Ansaldo přibližně 1960 kusů obou verzí. První dva měsíce roku 1943 přicházela poslední verze M 15/42, postavená již v pouhých osmdesáti dvou exemplářích. Lišila se kanónem 47/40 stejné ráže, ale s větší úsťovou rychlostí a průbojným účinkem, dále benzínovým motorem 15TB o výkonu 192 koňských sil při 2400 otáčkách za minutu. Ten dovoloval jízdu po komunikacích maximální rychlostí 40 kilometrů v hodině. Vzhledem k nové pohonné jednotce došlo i na úpravy krytů motorového prostoru, namísto jednoho náhradního pojezdového kola se nyní vozila dvě. Zlepšila se ventilace motoru, byly aplikovány výkonnější vzduchové filtry, stejně jako u M 14/41, který měl oproti původní verzi i zdokonalené filtry paliva. Na jaře 1943 výroba poslední verze skončila a továrna se vrhla na masovou výrobu samohybných děl na podvozku M 13/40. Šlo především o Semovente 75/18 stavěné na podvozku M 13 a mírně se lišících M 14

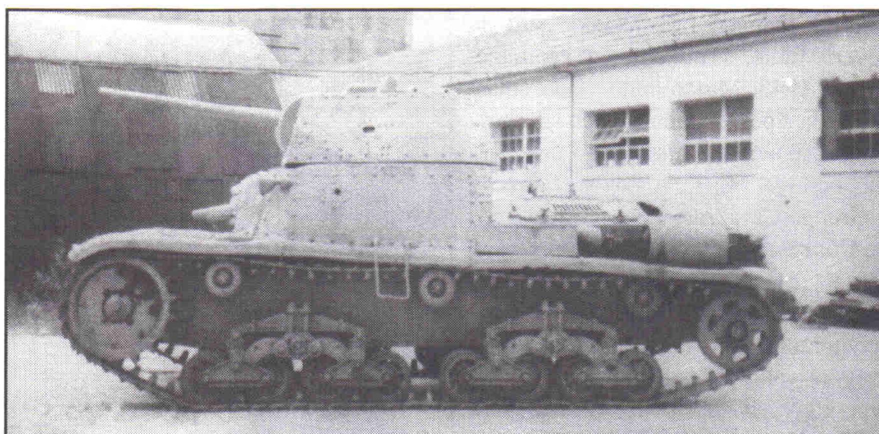


M 13/40 v Libyi.
M 13/40 in Libya.

a M 15. Tato samohybka je někdy označována za nejúspěšnější italské pozemní bojové vozidlo druhé světové války, v budoucnu jí věnujeme samostatný článek. Z dalších vozů je třeba zmínit bezvěžové velitelské vozidlo Semovente Comando M 40, M 41 a M 42 Aerooperazione. Dále pak stíhač tanků ráže 90 mm, další verze samohybného děla ráže 75 mm, jiného provedení, samohybnou houfnici ráže 105 mm a další stroje, které se do pádu Mussoliniho Itálie nepodařilo postavit a zůstaly jen na papíře.
Novým typem tanku italských ozbrojených sil se měl stát těžký tank P 26/42, postavený však již jen v bezvýznamném množství.
M 13/40 byly v Itálii zařazeny u obrněných divizí, zahrnujících na počátku války jeden pluk středních tanků se třemi prapory. Prapor vlastnil padesát středních tanků, devadesát nákladních a pomocných automobilů, početní stavy činily šest set mužů (tabulkové stavy). M 13/40 se poprvé dostaly do boje 9. prosince 1940 u Sollum-Halfaya v Egyptě, když byly vyslány zastavit britskou protiofenzívu. Italská vojska provázely při tažení Afrikou i Balkánem, přičemž řada strojů padla do rukou protivníků, kteří je zařadili do stavu svých jednotek. Jen u Sidi Barrani zajali vojáci britské armády a jejich spojenců 12. prosince 1940 sedmdesát tři italských lehkých a středních tanků, které byly předány 6. australské divizi (Cavalry). Zde byly používány u jednotek s bojovými názvy Dingo, Rabbit a Wombat, Australané jim na boky korby i věže namalovali jako rozpoznávací znak siluetu klokana. Mnoho z nich bylo nasazeno při bojích u Tobruku v lednu 1941. O měsíc později padlo do rukou vojsk generála Wavella sto dvanáct italských tanků třídy M, většinou pro vyčerpání pohonných hmot. Většina z nich se dostala k 6. Royal Tank Regiment. Ten z nich však podstatné procento ztratil 5. dubna v bojích s Rommelovým Afrika Korpsem, zpravidla opět pro vyčerpání zásob nafty.
V italské armádě byl typ zařazen u 31. divize Centauro v rámci jejího IV. praporu, který s nimi bojoval v lednu 1941 v řeckém Kalibaki a v dubnu 1941 u Kopliku na území Jugoslávie. 32. divize je měla u III. a V. praporu, první


Zničený M 14/41 v Západní poušti.
M 14/41 destroyed in the Western Desert.


M 13/40 divize Ariete v Africe.
M 13/40 from Ariete division, Africa.


M 15/42 v Římě.
M 15/42 in Rome.

z nich se účastnil tažení v Libyi, poté absolvoval boje u Montenegro a v červnu 1941 V. prapor operoval v Západní poušti. 132. divize Ariete typ zařadila k VII., VIII. a IX. praporu, bojujícím v Africe. Zde se jejich M 13/40 zúčastnily střetů u Bir el Delenta, u Bir el Gobi, u Sidi Rezegh, u Ain al Gazalal, Rughet el Atash, Capuzzo-Hacheim, El Qattara, u Tobruku a u El Alameinu. 3. divize s prapory VI. a XXI. válčila v Africe.

133. divize Littorio nasadila u El Alameinu prapory X., XI., XII. a XIII., přičemž u praporu XI. se nacházela i modifikace M 14/41. V rámci divize Littorio operoval i prapor II. nasazený v listopadu 1942 u Ain el Gazala.

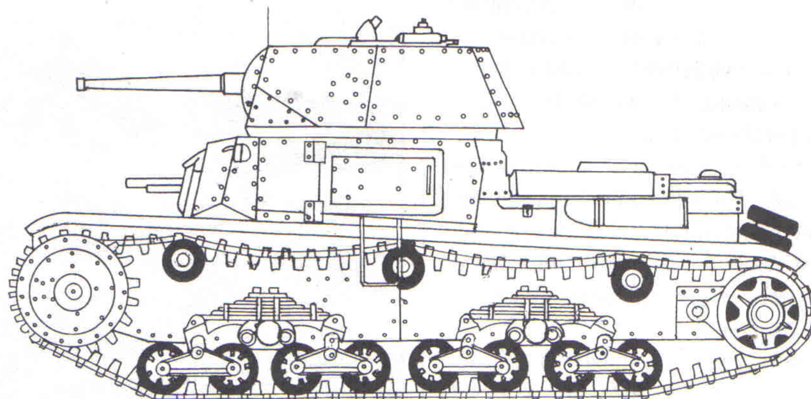
M 14/41 používala 31. divize Centauro u XIV. a XVII. praporu, v jejichž rámci bojovaly u Marethu v Tunisu během března 1943. XV. prapor v rámci této divize nasadil M 14/41 na Sardínii v květnu 1942. Divize Littorio měla M 14/41 dále u praporu X., který s nimi operoval u Bir el Abdu koncem roku 1942. Konečně M 14/41 vlastnil ještě XVI. prapor 32. divize v květnu 1942 na Sardínii.

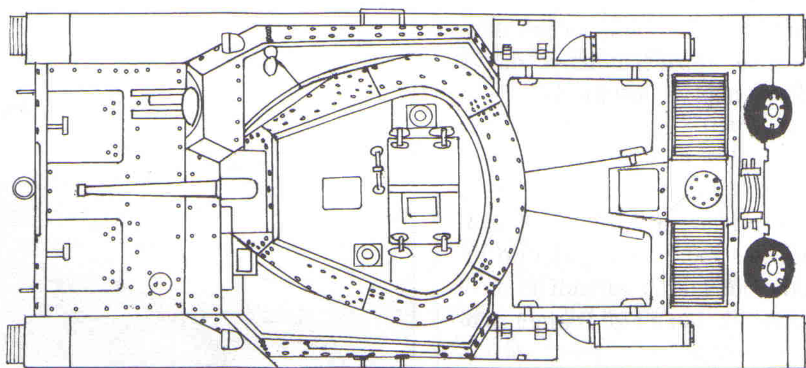
M 15/42 působily pouze u jednotky Lancieri di V. E. II Ariete II v Římě.

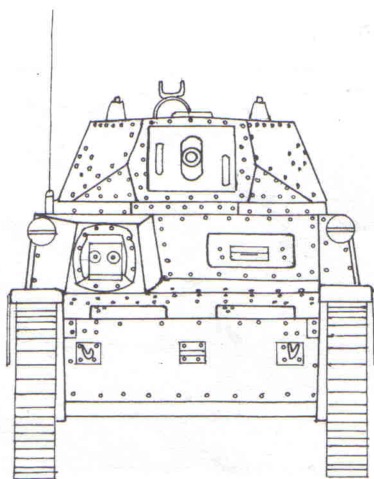
Vedle italských a zmíněných spojeneckých divizí nasadily určitý počet tanků M 13/40 a zřejmě i M 14/41 německé síly na území Itálie, kterým stroje padly do rukou po italské kapitulaci a obsazení severní části Apeninského poloostrova.

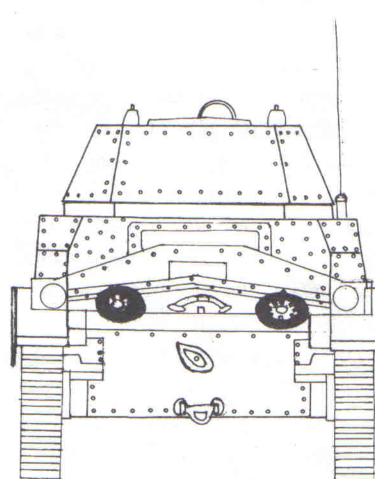
Několik popsaných tanků zůstalo po Italech i na Balkánu, ale o jejich přesných osudech nejsou k dispozici přesnější údaje. Posledním uživatelem byly ozbrojené síly takzvané Repubblica Sociale Italiana, fašistického státu na severu Itálie, vzniklého po kapitulaci v roce 1943. Mussoliniho vláda oblast ovládala s pomocí německých sil, sama však disponovala mimo jiné i tankovými oddíly. M 13/40 byly zařazeny u Gruppo Corazzato Leoncello a Gruppo Corazzato Leonessa.

Jak již bylo řečeno, M 13/40 a jeho verze nepatřily k nejzdařilejším představitelům tankových konstrukcí druhé světové války, přesto jde o významný typ, který se zapsal do historie bojů v jižní Evropě a v Africe. To zřejmě vedlo japonskou firmu Tamyia i italskou Italeri k tomu, že M 13/40 zařadi-









M 1:50

ly do výrobního programu jako modely 1:35. Kromě tohoto tanku obě firmy nabízely i samohybné dělo Semovente 75. Ani jeden ze zmíněných modelů ovšem není bohužel po delší čas lisován.

Tanky italské armády nesly na bocích a zadní straně věže barevný obdélník, přerušovaný svislými bílými proužky. To byl rozpoznávací kód, určující postavení vozidla u útvaru. 1. rota měla červený obdélník, druhá modrý a 3. žlutý. Počet proužků znamenal, ke které četě vůz patří, a bílé číslo nad obdélníkem jeho pořadí v rámci čety. Na bocích korby byl římskými číslicemi označen prapor, u kterého tank sloužil.

Do dnešních dnů se zachovalo několik tanků popsaných verzí v rozličných expozicích. Slavné americké muzeum Aberdeen vlastní jeden M 13/40, další se nachází v památníku u El Alameinu (tank je zobrazen v barevné příloze, jde o stroj v pískové kamufláži italské armády bez doplňkového tmavého tónu). Jeden stroj je umístěn v muzeu v Bělehradu, ovšem dosti zchátralý a nekompletní, chybějí mu mimo jiné oba pásy. Několik dalších strojů se nalézalo v Itálii (údajně i verze M 14/41 a M 15/42), jejich současný osud se nepodařilo zjistit. Další M 13/40 je umístěn v britském Bovingtonu a není vyloučeno, že kromě popsaných veteránů je ještě ve světě zachován další exemplář či exempláře.

Hlavní technická data

délka	5,37 m
šířka	2,24 m
výška	2,67 m
rychlost (na silnici)	32 km/h
akční rádius	199 km
rychlost v terénu	14 km/h
spotřeba PHM	
výkon motoru/hmotnost	
Překonávání překážek:	
kolmá zeď	88 cm
stoupání	40 stupňů
brodění	98 cm
Optické pomůcky:	
1 x episkop (pro řidiče)	
2 x periskop (pro velitele)	

Použité prameny:

Nicola Pignato, Cesare Simula M 13/40
Chamberlein, Ellis Tanks of the World 1914 - 45
Yves Buffetaut - Bir Hakeim
Yves Buffetaut - Tobrouk
S. Zaloga Blitzkrieg
W. Spielberger - Beutepanzer
The history of WW II
Airfix magazine
IPMS
MPM
Blindes 1944 - 45

Závěrem bych chtěl poděkovat panu Jiřímu Tintěrovi z Difrologického klubu Praha za pomoc při přípravě tohoto článku a článku o japonském tanku Ha-Go (HPM 1/94)



Messerschmitt Me 328

Ivo Pejčoch, Václav Janovský

Hitlerovské Německo stálo v čele světového vývoje reaktivních letadel až do konce světové války a výsledky prací německých vědců ovlivnily zahraniční konstruktéry na dlouhé období po pádu Třetí říše. Západní odborníci hleděli s úžasem na množství nejrůznějších projektů v rozličném stadiu rozpracovanosti, které odhalili v utajovaných výzkumných kancelářích. Dlužno dodat, že naprostá většina zmíněných typů nepřekročila stadium projektových prací a zůstala pouze na papíře, popřípadě ve stavu stavby prototypu nebo ověřování vlastností maket v aerodynamických tunelech. Jen nemnohá letadla se dostala do sériové výroby a k bojovým jednotkám, některá další byla zalétána, ale k jejich sériové výrobě již nedošlo. Jedním z posledně jmenovaných strojů byl poměrně neznámý stíhací bombardér Messerschmitt Me 328, zajímavý tím, že se jednalo o jedno z mála letadel v dějinách, poháněných pulsační jednotkou.

První studie byly rozpracovány pod specifikací P 1079 již v červenci 1941, ale trvalo delší dobu, než projekt dostal konkrétnější podobu, jistě to bylo i vytížením mateřské firmy, vyvíjející řadu typů s mnohem vyšší prioritou. Při návrhu popisovaného stroje úzce Messerschmitt spolupracoval s výzkumným ústavem bezmotorového létání Deutsche Forschungsinstitut für Segelflug (DFS). Definitivní podobu letounu schválil Technische Amt 31. března 1942, zprvu se plánovala výroba šesti základních verzí ve dvou řadách, A stíhacích a B stíhacích bombardovacích. Me 328 A-1 by charakterizovalo rozpětí křídel 6,4 m a délka trupu 6,83 m. Jeho výzbroj se měla skládat ze dvou kanónů MG 151/20 ráže 20 milimetrů, uložených v kořenech křídla. Me 328 A-2 měl mít rozpětí zvětšeno na 8,5 m a délku trupu prodlouženu na 8,63 m.

Vedle dvou MG 151/20 by výzbroj tvořily ještě dva kanóny Mk 103 ráže 30 milimetrů. Konečně Me 328 A-3 odpovídal variantě A-2, byl však navíc vybaven soupravou pro tankování paliva za letu. Bombardovací Me 328 B-1 odpovídal stíhací verzi A-1, mohl nést jednu bombu o hmotnosti 1000 kg, Me 328 B-2 by měl stejnou únosnost, jeho rozměry však byly shodné s A-2. Konečně Me 328 B-3 se zesílenou konstrukcí by byl schopen letu s podvěšenou bombou o hmotnosti 1400 kilogramů.

Stroj byl řešen jednoduše, šlo o dolnoplošník nevelkých rozměrů, s křídly dřevěné konstrukce a trupem s ocelovou kostrou. Ocasní plochy byly řešeny klasickým způsobem, přičemž výšková část byla pro zjednodušení a zlevnění vývoje převzata ze stíhacího Messerschmittu Bf -109G. Pilotní kabina se nacházela v úrovni centroplánu, její překryt vsadili konstruktéři do hřbetu trupu. Pilotní sedačka byla konzervativní, ne vystřelovací, jako u některých jiných německých typů. Palubní desku s ohledem na spotřební charakter stroje a nutnost co nejvíce srazit výrobní náklady vybavili jen nejnutnějšími přístroji. Maximální jednoduchosti podřídili i přistávací zařízení, tvořila jej ocelová lyže, zasunovatelná do vybrání na spodní straně trupu. Ostruhu tvořil pevný ocelový půloblouk v ose trupu, pod úrovní svislé ocasní plochy.

Messerschmitt Me 328 byl řešen především jako parazitní stroj, který měl být do akce vlečen na tyči za těžkým bombardérem. Původně se počítalo s tím, že verze A by působila jako ochranný stíhač dálkovým strojům Messerschmitt Me-264 (tzv. Amerika-bomber) nebo Heinkelům He-177. V případě napadení by pilot odpojil Me 328 od tažné tyče a provedl zteč protivníkova stroje. Po ukončení akce měl zamířit co nejblíže k vlastním pozicím a po vyčerpání paliva opustit stroj na padáku, popřípadě se v příhodném terénu pokusit o nouzové přistání.

Jestliže by skončil za nepřátelskými liniemi, měl se snažit o jejich překročení k vlastním vojskům. Kdyby se nepodařilo letoun dotáhnout na pevninu a pilot by vyskočil nad mořem, měly se o jeho záchranu pokusit rychlé čluny nebo patrolující ponorky. Pro start ze země se počítalo s odhazovatelným dvoukolovým podvozkem, přičemž by k nahození motorů pomohl urychlovací systém.

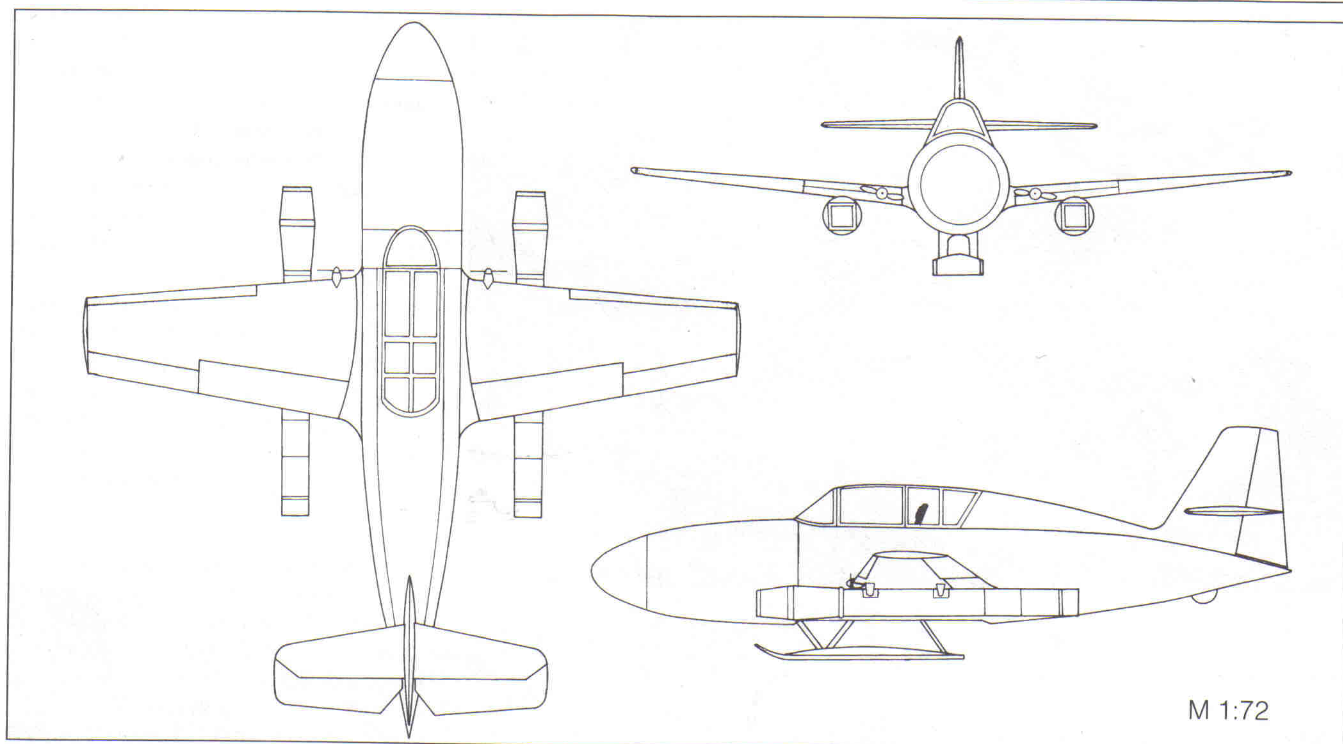
Stroj poháněly dva pulsační motory Argus 014 o tahu xxxkp. Tyto pro pilotovaný let neobvyklé jednotky se nacházely podvěšeny pod křídlem na dvou nosnících. Palivo pro ně se tankovalo do čtyř nádrží o obsahu xxxlitrů. Dvě konstruktéři umístili do přídě, kde je od pilotního prostoru oddělovala ochranná pancéřová deska o tloušťce 15 milimetrů, další dvě nádrže byly instalovány v zadní části trupu, za kabinou. Kromě zmíněné pancéřové desky tvořil pasivní ochranu letce ještě čelní štítek překrytu kabiny, odlitý z pancéřového skla o síle 80 milimetrů. Zdrojem elektrické energie pro palubní systémy byl generátor, roztáčený pomocí dvou náporových vrtulek v náběžné hraně křídel, těsně u trupu, toto řešení bylo odvozeno od raketového Me -163 Komet.

Velení letectva uvažovalo o řadě možností, jak tento jednoduchý a levný stroj využít. O použití v roli parazitního stíhače jsme již hovořili, dále měl sloužit jako pomocný záchytný přepadový stíhač na příletových trasách spojeneckých bombardovacích svazů, frontový bitevní letoun, taktický bombardér a i rychlý průzkumný stroj. Koncem roku 1944 se zcela vážně zvažovala adaptace na námořní stíhačku, ovšem nikoliv startující z palub neexistujících letadlových lodí, nýbrž z vynořených ponorek. Oceánské podmořské čluny typu IX C měly být vybaveny hangárem a katapultem pro Me-328. V této modifikaci měl nést výzbroj dvou MG 151/20 v přídi, pro každý kanón se do zásobníku nabíjelo dvě stě střel.

Jestliže by došlo k napadení mateřské ponorky spojeneckým dálkovým letounem, měl nechat velitel odstartovat Me - 328, který by jej sestřelil. Po provedení akce by pilot zamířil k podmořskému člunu a opustil svůj letoun na padáku, poté by jej vylovili vlastní námořníci. Tato idea pochopitelně skončila jenom na papíře.

První tři prototypy Me 328 V1 až V3 představovaly bezmotorové kluzákové provedení, sloužící k základním pevnostním a aerodynamickým testům. V bezmotorovém letu byla ověřena manévrovatelnost a stabilita stroje, před zahájením výroby motorových Me 328.

První prototyp byl zalétán na podzim roku 1943 v Horschingu poblíž Lince. Do výšky jej vynesl střední bombardér Dornier Do 217E, ovšem ne ve vleku, ale uchycený na pylonech nad trupem. V dané výšce jej odhodil a zalétávač s Me 328 V1 přistál. Další dva prototypy se mu podobaly jako vejce vejci, po relativních úspěších počáteční fáze programu byla schválena stavba sedmi motorových prototypů s označením Me 328 V4-V10. Na rozdíl od bezmotorové varianty, stavěné v dílnách DFS, byly motorové stroje vyrobeny v továrně Jacob Schweyer. Jejich letové zkoušky probíhaly v roce 1944 a objevil se při nich nepříjemný nedostatek, totiž silné vibrace, přenášející se do konstrukce stroje, vyvolané pulsačními motory. Nejméně dva prototypy byly vibracemi těžce poškozeny a havarovaly. Konstruktéři Messerschmittu se rozhodli handicap odstranit přesunutím pulsačních motorů mimo křídlo na boky trupu, když by jejich ústí daleko přesahovala za ocasní plochy. Tato konfigurace byla odzkoušena nejméně u jednoho z prototypů, dále se počítalo s montáží čtyř Argusů, dvou na každý bok letounu, do stejné polohy jako u zmíněného prototypu. Nejradikálnější cestou mělo být nahrazení pulsačních jednotek jediným proudovým motorem Junkers Jumo 004 (v trupu), jinak použitým třeba u stíhacího Me 262. Vzhledem ke spádu válečných událostí

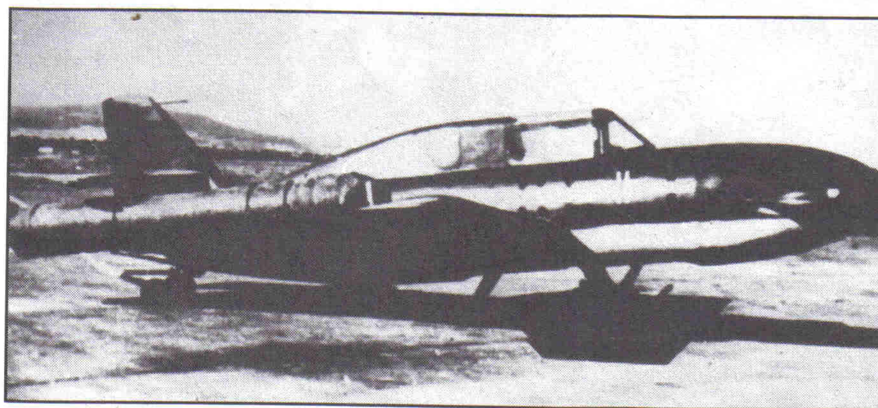


však již k postavení prototypu s proudovým motorem nedošlo, měl nést označení Me 328 C. Velení Luftwaffe dalo prioritu bitevním Me 328 B a stíhací verze byly odsunuty na druhou kolej. Dosti se počítalo s výrobou předsériové zkušební řady Me 328 B-O, ale pro nejrůznější obtíže k ní do konce války nedošlo. Messerschmitt až do pádu Třetí říše na typu dále pracoval, i když zřejmě zvolněným tempem, k nasazení neměla daleko další z připravovaných variant tohoto zajímavého typu. Na základě zpráv o účinnosti japonských sebevražedných pilotů kamikadze připravovalo velení německého letectva vybudování speciálních útvarů, bojujících podobným způsobem. Vedle pilotovaných V1, známých jako Reichenberg, se počítalo i s bezmotorovými Me 328, vynášenými do operační oblasti středními bombardéry, patrně na pylonech nad trupem. Bomba zde měla být zavěšena pod přistávací lyží, stejně jako u Me 328 B. Na přípravě výroby sebevražedného stroje se intenzivně pracovalo, ale do konce války se nepodařilo ji rozběhnout a dodat letouny k jednotce. Ta byla rovněž budována, jednalo se o 5. Staffel KG 200 pod velením Hauptmanna Heinricha Langeho. Pod bojovým názvem Leonidas Staffel měla zasahovat proti silně bráněným bodovým cílům. K jejímu nasazení však nedošlo, v souvislosti s nemožností zahájit včas výrobu potřebných strojů. Zde je dlužno zmínit, že v případě německých pilotů nešlo o čisté sebevrahy, před zásahem cíle totiž měli opustit letoun na padáku a poté se pokusit dostat přes frontu k vlastním jednotkám. Jejich ztráty by však jistě byly vzhledem k vysoce riskantnímu způsobu boje enormní.

Hlavní výhodou typu byla rychlost stavby, nenáročnost konstrukce na strategické suroviny a nevysoký počet stavebních normohodin. K postavení jednoho Fw 190 tak bylo nutno obětovat čtyřikrát více normohodin než na jeden Me 328. Rovněž pořizovací cena se jevila jako velmi příhodná. Stroj však měl i nectnosti, dané snahou po levném a spotřebním řešení. Jeho výkony nebyly v poměru k ostatním německým reaktivním letadlům nijak oslnivé, rovněž se prokázalo, že použití pulsačního motoru pro pilotovaný stroj není příliš šťastným řešením. Ukázalo se to již při zkouškách motorových prototypů, startujících ze země pomocí katapultu Madelung KL-12 nebo raketového kolejového vozíku Rheinmetall Borsig. Jinak šlo o zajímavou a neortodoxní konstrukci a jeden z nemnoha druhoválečných reaktivních letounů, který skutečně létal. Klasický model Messerschmittu Me 328 nikdo nevyrábí, existuje pouze vacuform německé firmy Frankmodell (Airmodell) v měřítku 1:72.

Hlavní technické údaje Me 328 B-1
(částečně vypočtené)

délka	6830 mm
rozpětí	6400 mm
výška	2500 mm
plocha křídla	7,5 m²
hmotnost	2700 kg (vzletová)
bomba	500 kg - 1000 kg
palivo	290 kg
max. rychlost	680 km/h (s bombou, 755 km/h bez ní)
dolet	630 km
dostup	9 500 m
přistávací rychlost	165 km/h



Me 328 s instalovanými motory Argus na bocích trupu.
Me 328 with Argus engines mounted on fuselage sizes.



Stíhač tanků vz. 38 III
aneb Cvičné pásové vozidlo - CPV

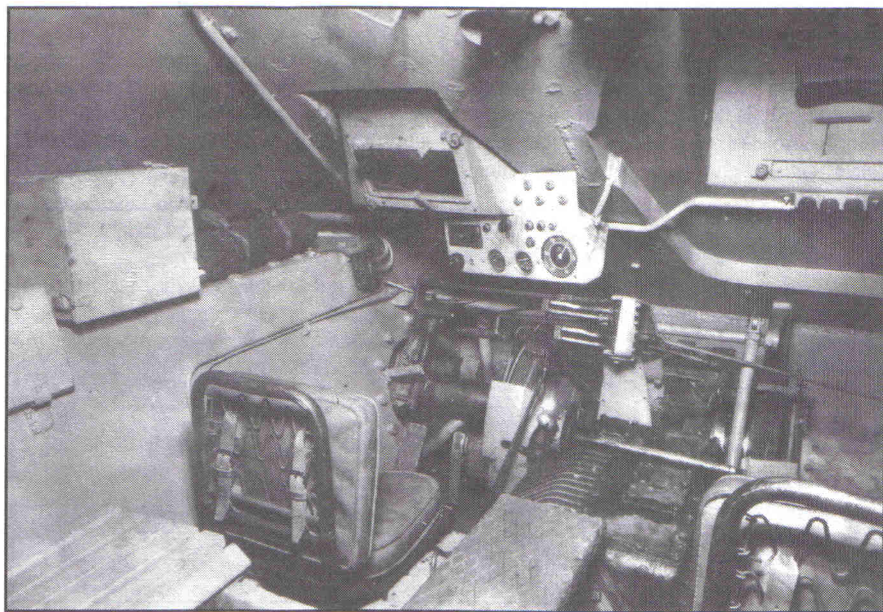
Mezi velkým množstvím vojenské techniky, zanechané po 2. světové válce německou armádou na našem území, zejména v Čechách po kapitulaci vojsk skupiny armád „Střed", se nacházely stovky tanků, samohybných děl a obrněných transportérů. Šlo o kořistní materiál opotřebovaný bojovou činností, úmyslně poškozený ustupujícími německými jednotkami nebo poničený rabováním. Rovněž v čs. zbrojovkách, které v průběhu války vyráběly na plný výkon zbraně pro německou armádu, zůstala řada typů obrněných vozidel a děl v různém stupni rozpracovanosti, z nich mnohá před dokončením.

Postupně osvobozované Československo zahájilo, jakmile to válečné poměry dovolovaly, budování nové čs. armády, která měla samozřejmě odpovídat válečným zkušenostem. Problematikou se ovšem nestala organizační struktura, ale materiální zabezpečení, hlavně vybavení armády obrněnými vozidly, která sehrála rozhodující úlohu v mnoha operacích minulé války. Základem nové struktury tankového vojska, jak zněl název původní útočné vozby z předválečné čs. armády, se staly zahraniční jednotky, tj. 1. čs. samostatná obrněná brigáda z Velké Británie a čs. tanková brigáda ze SSSR s vlastní výzbrojí. Doplňovaly je nové jednotky vyzbrojené kořistním materiálem německého původu. Celkové počty obrněných vozidel všech těchto jednotek však byly nedostatečné při perspektivě vybudování celého tankového sboru v poměrně krátké době.

Když vojenská rada při předsednictvu vlády projednávala dne 5. 6. 1945 problematiku výrobního zbrojního programu a ministr průmyslu B. Laušman referoval o stavu našich zbrojovek, podotkl K. Gottwald, že náš zbrojní průmysl je uzpůsoben k výrobě německých typů a ty již nebudeme potřebovat, takže jakékoliv dodělávky by byly zbytečným plýtváním, má-li Rudá armáda nyní nadbytek zbraní a pro nejbližší dobu tak bude dostatek výzbroje. Na základě toho se vojenská rada jednomyslně usnesla na tom,aby ministerstvo průmyslu v dohodě s MNO jednalo v záležitosti zbrojního průmyslu s příslušnými sovětskými činiteli, aby výroba veškerého zbrojního průmyslu byla převedena na výrobu mírovou a ponecháno jen nezbytně nutné minimum pro výrobu válečnou, aby zbraně pro čs. armádu dodával zpočátku SSSR a teprve později a postupně byla organizována v dohodě se SSSR *vlastní výroba zbraní.*

Již v září 1945 proto rozpracoval Vojenský technický ústav program výroby obrněných vozidel, který byl po připomínkách a doplnění schválen orgány MNO. Program v intencích vojenské rady zahrnoval dlouhodobější vývoj a pak výrobu, což ovšem neřešilo okamžité potřeby nové čs. armády. Tento problém měly odstranit nejen dodávky zbraní ze SSSR a Velké Británie, ale nově také nouzový program zhodnocení kořistního materiálu. K tomu mělo být využito především zavedené výroby a rozpracovaných obrněných vozidel v čs. závodech, jejichž základ tvořil tzv. stíhač tanků 38 (Jagdpanzer 38 Hetzer) konstruovaný na podvozku čs. tanku vz. 38 a vyzbrojený 75 mm PT kanónem. Z původních několikatisícových objednávek pro německou armádu bylo do konce dubna 1945 vyrobeno v ČKD a ve Škodových závodech celkem 2836 vozidel tohoto typu včetně všech obměn. Kromě toho zůstalo ještě ve Škodových závodech 16 vozidel před dokončením a další desítky vozidel ve Škodových závodech a v ČKD v různém stupni rozpracování. Dále bylo k dispozici množství jednotlivých dílů a polotovarů (např. na nádvoří Poldiny huti na Kladně zůstalo několik desítek kusů kompletně svařených koreb).

Rozhodování o zařazení tohoto obrněného vozidla do výzbroje komplikovaly rozdílné názory vojenských odborníků. Zatímco německé reference z jeho použití za války ukazovaly na jeho přednosti a vcelku hodnotily, že se v boji plně osvědčilo, odborníky čs. tankového vojska, kteří stíhač tanků 38 vy-



Pohled do prostoru řidiče.
Driver's compartment view.

zkoušeli v létě 1945 ve Škodových závodech, nijak nepřesvědčilo o svých kvalitách. Vytýkali mu málo výkonný motor a z toho vyplývající malou rychlost a pohyblivost, velkou spotřebu PH, malý a nedostatečně větraný bojový prostor, vysokou hlučnost, omezený výhled, nedostatečný odměr a náměr kanónu a další nedostatky. Prostě vozidlo nebylo doporučeno k přijetí do výzbroje čs. armády ve velkém množství.

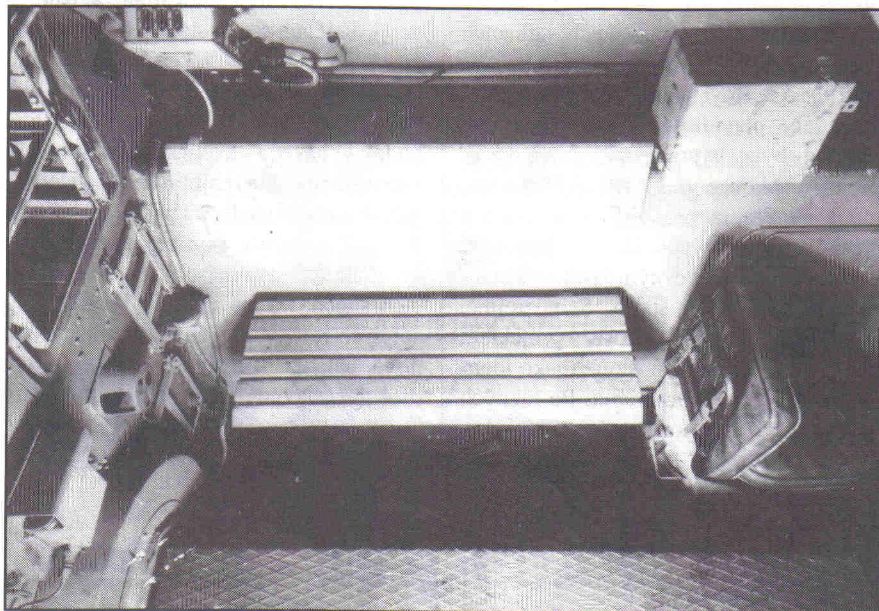
Nutnost řešení dalšího problému výstavby čs. tankových jednotek však zjednalo i v jeho případě potřebný kompromis. Jednalo se o zabezpečení výcviku nových osádek tanků, zejména řidičů, neboť osádky obrněných vozidel čs. zahraničních jednotek nepostačovaly krýt potřebu plánů na výstavbu obrněných jednotek a vycvičených záložních osádek z první republiky bylo poskrovnu. Proto MNO dospělo k názoru využít méně rozpracovaných vozidel a náhradních dílů stíhače tanků 38 k výrobě cvičného pásového vozidla. Firmě ČKD byl zadán úkol vhodným způsobem adaptovat původní vozidlo pro tento účel. Prototyp takto upraveného vozidla byl vyzkoušen na začátku roku 1946 a přijat do výzbroje čs. armády jako stíhač tanků vz. 38 III. Záhy poté následovala objednávka na 200 těchto vozidel za cenu 250 000 Kč za kus. První sériová vozidla byla dodána výcvikovým jednotkám již šest měsíců po zadání objednávky v polovině roku 1946 a pod názvem cvičné pásové vozidlo - CPV zůstala ve výzbroji až do poloviny padesátých let.

Popis cvičného pásového vozidla - CPV

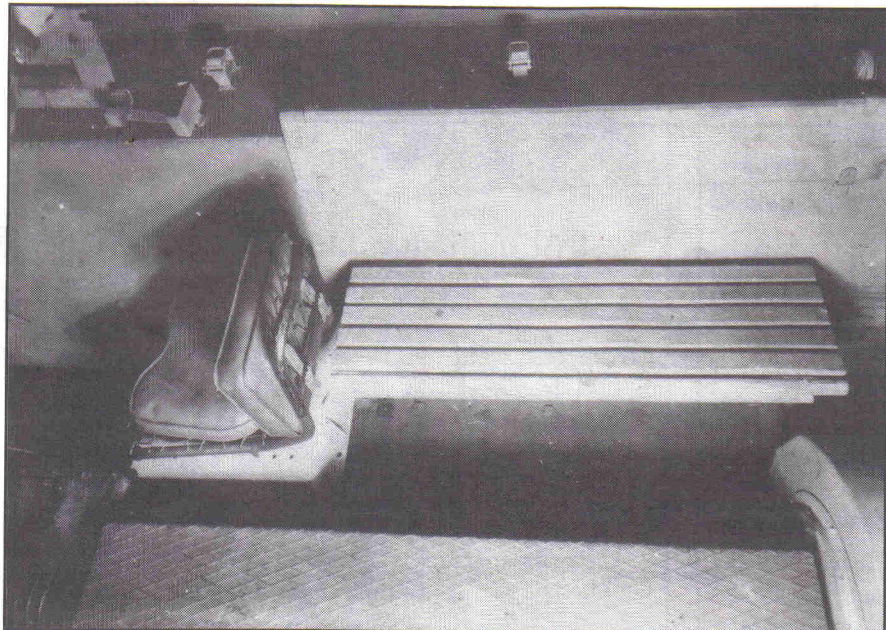
Původní konstrukce byla úpravami především značně odlehčena odstraněním celého kanónu a jeho příslušenství, bočních ochranných štítů a kulometu, bojový prostor byl uvolněn od nosičů a držáků nábojů. Tím se dosáhlo zvýšení rychlosti vozidla, odstranilo se jeho přetížení na přední část, a tak se celkově zlepšily jeho jízdní vlastnosti. Došlo k úpravě bojového prostoru pro nové použití tak, že do přední části byly umístěny sedačky - vlevo pro řidiče-žáka a vpravo pro instruktora, na levém boku za řidičem se nacházela lavice se dvěma místy a vpravo za instruktorem lavice s třemi místy pro žáky. Hnací hřídel od motoru překrývala v bojovém prostoru přivařená plošina pro stojícího žáka, který se cvičil v pozorování z věže.

Otvor pro kanón byl u CPV zaslepen přivařeným železným plechem o tloušťce 8 mm, stropní pancíř původního vozidla sejmut a nahrazen čtyřbokou pevnou věžovou nástavbou rovněž ze železného plechu o tloušťce 8 mm. Nástavbu konstruktéři opatřili osmi pozorovacími okénky a jediným vstupním otvorem v horní části krytým dvojkřídlým poklopem. Přední stěna vozidla měla nová pozorovací okénka pro řidiče a instruktora, na pancéřové desky vpředu a na bocích byly přivařeny stupačky.

Ovládání vozidla nebylo zdvojeno, s instalací radiového vybavení se nepočítalo. Ostatní části, jako podvozek, převodové ústrojí a korba, zůstaly beze změn. Rychlostní skříň Praga - Wilson typ CV-TNHP umožňovala řazení 5 rychlostních stupňů vpřed a jeden vzad s pomocí předvoliče jednotlivých stupňů.



Levá a pravá část prostoru pro žáky.
Left and right view of pupils' compartment.



Technické údaje:

Počet přepravovaných osob	včetně řidiče 7 mužů
Celková hmotnost (bez osádky)	13 200 kg
Délka	4870 mm
Šířka	2500 mm
Výška	2600 mm
Světlá výška	420 mm
Šířka pásů	350 mm
Průměr pojezdových kol	825 mm
Pancéřování (kromě adaptace)	20-60 mm

Motor Praga typ AC, zážehový řadový šestiválec, chlazený vodou - Rozměry válců o 110 x 136 mm, zdvihový objem 7754 cm³, 2 karburátory, maximální výkon 118 kW (160 ks) při 2800 otáčkách za minutu.

Objem nádrží PH	320 l
spotřeba	120 až 180 l na 100 km jízdy.

Výkony vozidla:

minimální a maximální rychlost	4,1 - 46 km/hod
stoupavost	35 stupňů
překonání příkopu	1,8 m
překonání kolmého stupně	0,65 m
brodivost	1,0 m
celkový dojezd	170 až 260 km

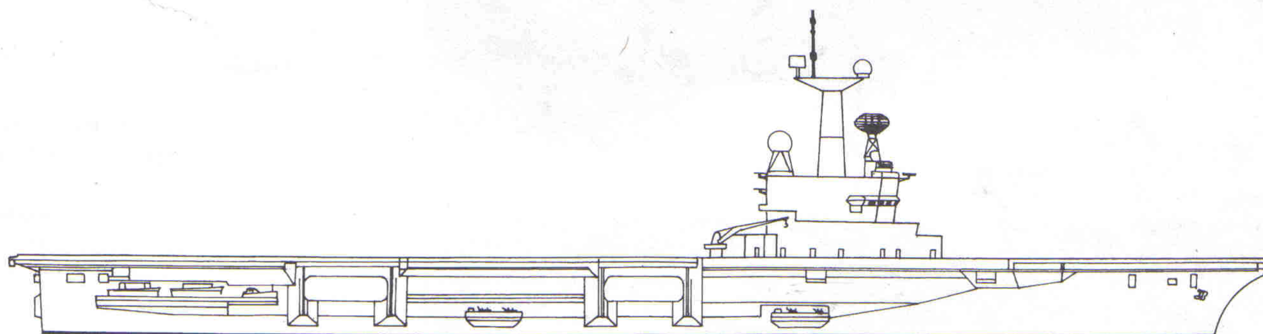
V poválečném období používala letadlových lodí řada zemí, ale pouze několik jich bylo schopno provozovat více těchto plavidel najednou a ještě méně je postavit. V současné době již jen dva státy stavějí nové letadlové lodě, vedle USA je to Francie, když nepočítáme dříve sovětský (dnes ukrajinský) Varjag, jehož stavba stagnuje a nad osudem se vznášejí těžká mračna.

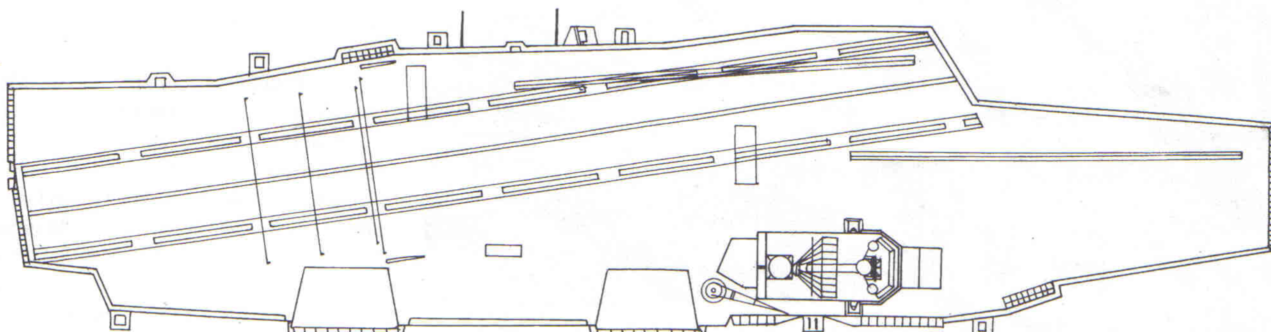
Francouzi mají ve stavbě a provozování letadlových lodí tradici, svůj první nosič Bearn zařadili do výzbroje již ve třicátých letech, v době německého vpádu byla v počátečním stadiu stavba dvou zajímavě řešených lodí Joffre a Painleve. V poválečném období začala Francie kupovat starší nosiče letadel od svých spojenců. Roku 1946 získává z Británie lehkou R 95 Arromanches (v Británii původně Colossus), kterou vyřadila až roku 1974. Další lehké letadlové lodě, R 96 Lafayette a R 97 Bois Belleau ji předaly v letech 1950 a 1953 Spojené státy. Náležely k druhoválečnému typu Independence, jejich původní americká jména byla Langley a Belleau Wood. Lafayette vrátili do USA roku 1963, její sestru Bois Belleau již roku 1960. Největší význam však měly vlastní francouzské lodě podle moderního domácího projektu, R 98 Clemenceau a R 99 Foch. Jejich stavba probíhala v letech 1955-61 a 1957-63. Jde o typicky poválečné lodi, vybavené úhlovou palubou. Po modernizacích jsou stále ve službě, ale již v polovině sedmdesátých let se ukazovalo stále zřetelněji, že bude nutné uvažovat o nástupcích. Od roku 1970 byl rozpracováván projekt vrtulníkového nosiče PH 75, poháněného pomocí jednoho jaderného reaktoru. Loď měla být schopna nést 26 vrtulníků, 8 Super Frelon a 18 Lynx. Zvažovalo se i nasazení kolmo startujících stíhacích bombardérů. Na rozdíl od britských nosičů třídy Ark Royal však mělo jít o klasicky řešené plavidlo s úhlovou palubou. Celkem byly vypracovány čtyři verze projektu,nakonec však zvítězil hlas rozumu a admiralita prosadila proti odporu kritiků zahájení vývoje klasické letadlové lodi pro letouny s pevným křídlem a standardním způsobem startu. Samozřejmě, že byly zúročeny zkušenosti s projektem PH 75, který vlastně posloužil jako ideový základ nového programu. Po různých odkladech byla nakonec roku 1989 zahájena stavba první lodi, během letošního roku by ji měli spustit na vodu a o čtyři roky později (1998) předat námořním silám. Nelze ale vyloučit, že tady dojde k jistému zdržení prací. Loď ponese označení R 01 Charles de Gaulle.

Charles de Gaulle

Ivo Pejčoch

Je poháněna dvěma jadernými reaktory K 15 a dvěma turbínami o celkovém maximálním výkonu 61 030 kW. Plavidlo je řešeno moderně s úhlovou palubou, ostrov je posunut atypicky značně vpřed, za ním jsou po straně letové paluby umístěny dva letadlové výtahy o ploše 19 x 12,5 m a zdvihu 40 tun. Výtahy svážejí leteckou techniku do podpalubního hangáru o rozměrech 138 x 29 x 6,1 metru. Charles de Gaulle ponese přibližně čtyřicet letadel a vrtulníků, jeho hlavní údernou sílu budou představovat stíhací bombardéry Dassault Raffale v palubní verzi. K jejich startu slouží dva katapulty amerického hydraulického typu C 13 F o délce 75 metrů. Další výzbroj lodi bude rozmanitá, k protileteckému boji bude vybavena dvěma čtyřnásobnými vypouštěcími zařízeními střel Crotale, pro ničení nízkoletících cílů pak systém SADRAL. Tyto střely jsou uloženy ve dvou vertikálních osminásobných odpalovacích silech, kde je vkládají do sedminásobných revolverových zásobníků. Hlavňové palebné prostředky zde zastupují dva čtyřhlavňové kanónové komplety





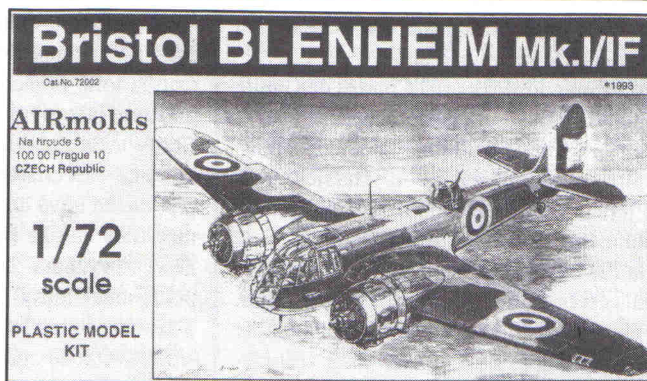
ráže 20 milimetrů. Dále loď ponese dva vypouštěče klamných cílů.
Po vstupu do služby má Charles de Gaulle nahradit dosluhující Clemenceau, i když nejstarší ambiciózní plány počítaly s radikální modernizací obou starších lodí a jejich udržením ve službě po dlouhou dobu. Po dostavení druhé lodi třídy de Gaulle by tedy francouzská flotila operovala čtyřmi středními letadlovými loděmi. Záhy se však ukázalo, že podobné úvahy jsou nereálné, a to ani ne tak z technických, jako vnitropolitických a především finančních důvodů. Vůbec není jasno ani o tom, zda se vůbec bude kdy stavět sesterské plavidlo, které má nést jméno Richelieu a roku 2004 jím Francouzi chtěli nahradit soudobou Foch. Jestli se vůbec přistoupí ke stavbě Richeliea dnes neví nikdo, mluvčí francouzského námořnictva zatím hovoří o odložení výstavby. Není jasno v tom, zda bude Foch roku 2004 opravdu vyřazena a Francouzi budou provozovat jedinou letadlovou loď nebo obětují prostředky na její modernizaci a udrží ji ve službě po další léta, než by snad přišel nový nosič. Na současném stavu má podíl i stavba dvou nákladných strategických raketonosných ponorek třídy Le Triomphant. Od doby generála de Gaulla totiž Francouzi touží stát po boku ostatním jaderným velmocem a udržování flotily těchto plavidel je v zemi galského kohouta věc národní prestiže. Je však pravda, že nová letadlová loď by pro operace francouzské floty měla jistě podstatně větší význam. Zde je také na místě připomenout hlasy sýčků sedmdesátých a osmdesátých let, tvrdících, že střední letadlové lodě mají odzvoněno a v budoucnu se budou stavět již jen nejtěžší nosiče amerického typu nebo naopak malé lehké lodě pro letouny VTOL. De Gaulle je na tyto názory pádnou odpovědí. Je pravda, že není schopen provozovat nejtěžší bojové stroje velikosti a hmotnosti Grummanu F-14 Tomcat, ale na druhou stranu stíhací a útočné letouny Rafalle dávají lodi podstatně větší bojové možnosti než jenom vrtulníky a stíhací bombardéry Harrier lehkých letadlových lodí. Francouzi patrně vidí v novém plavidle i morální políček věčnému námořnímu rivalu, Velké Británii, která v současné době již podobnou loď neprovozuje a ani ji v dohledném čase nehodlá stavět. V oblasti letadlových lodí tak Francie stojí hned za oběma hlavními námořními mocnostmi, Spojenými státy a Ruskem.

Hlavní technická data

standardní výtlak	34 000 t
plný výtlak	39 700 t
maximální délka	261,5 m
délka na vodorysce	238 m
maximální šířka	64,4 m
délka na vodorysce	31,5 m
ponor	8,5 m
výkon strojů	61 030 kW
max. rychlost	28 uzlů
akční rádius	prakticky neomezený
zdroj el. energie	10 turbodynam (4x2000 kW + 6x850 kW)
posádka	1200 mužů + 550 mužů leteckého sboru

Použité prameny:
Conway All the World Fighting Ships
Weyers Follotentaschenbuch
Janes
Marine Arsenal
Warship International
Warship

Model: Bristol BLENHEIM Mk.I/IF
měřítko: 1:72
výrobce: AIRmolds, Praha, ČR
katalogové číslo: 72002
cena v ČR: cca 90,- Kč



Základní charakteristika modelu.
V současné době se na našem trhu představila nová firma AIRmolds z Prahy svým prvním plastikovým modelem 1/72 Bristol BLENHEIM Mk.I/IF. Jedná se o model britského středního bombardovacího letounu vyvinutého v 2. pol. třicátých let a používaného počátkem II. světové války jak v roli bombardéru, tak i radarového nočního stíhače. Pevná, dostatečně dimenzovaná krabička s kresbou letounu a dalšími barevnými bokorysy na bocích obsahuje 38 výlisků z bílé hmoty a 3 výlisky čisté, obtiskový aršík a stavební návod. Jedná se o výlisky bývalé britské firmy Forg, které převzala ruská firma Novo, a o obtiskový aršík ukrajinské firmy Travers. Umožňuje to postavit model uvedeného typu letounu jednak s klasickým zatahovacím podvozkem s pevným lyžovým podvozkem, který používaly některé stroje finského letectva, a noční stíhací verzi.

Obrysová věrnost
Po srovnání s dostupnými výkresy 1/72 můžeme konstatovat, že obrysová přesnost modelu je i přes jeho stáří velmi dobrá (rozpětí a délka modelu se liší od měřítka 1/72 pouze o desetiny milimetru, což je zanedbatelné) a také proporce trupu, křídel a ocasních ploch se shodují se svým vzorem a není třeba žádných velkých úprav.

Zpracování povrchu a detailů
Recenzovaný model byl vylisován celkem čistě s minimem otřepu a také povrch výlisku je bez škrábanců či vtaženin. Rytí modelu je pozitivní a odpovídá době vzniku forem modelu. Základní paneláž je vcelku přesná. Pro zkušeného modeláře není problém celý povrch přeryt a zhotovit negativní panelář eventuálně oddělit řídící plochy a vztlakové klapky. O dílech z čirého plastu lze jen opakovat, že jsou poplatné době vzniku modelu, tj. tlusté a málo průhledné. Také zde si ovšem můžeme vypomoci vytažením nových dílů z acetátové fólie za použití původních výlisků jako kopyt. Interiér kabiny je primitivní, ovšem není problém si jej podle patřičných materiálů vypracovat přesně podle vzoru. Je jen škoda, že ani jeden z našich producentů fotodílů nemá ve své nabídce set na tento typ letounu. Podvozek, motory, vrtule a další drobné díly jsou provedeny ve shodě se svým vzorem.

Kvalita obtisků a návodu.
Návod formátu A 3 je v angličtině, pravděpodobně vzhledem k exportu. Stavba modelu je jednoduchá a pracovní návod je srozumitelně členěn do jednotlivých operací. Návod obsahuje bohužel úhel vzepětí křídla a úhel sklonu podvozkových noh. Přínosem by zde byl určitě výkres 1/72 nebo alespoň 1/114. Stavbu zvládne bez problémů i začátečník. Návod dále obsahuje 5 kamuflážních schémat: 3 bombardovací letouny, 1 noční stíhač (cvičná verze, na které létali i naši piloti v rámci výcviku nočních stíhačů) a exportní finskou verzi s lyžovým podvozkem. Bohužel u této verze je kamuflážní schéma chybné. Podle dostupných podkladů finský Blenheim I, BL-106 byl na horních plochách nastříkán tmavě zelenou a na dolních plochách světle šedou barvou. Je zajímavé, že na originálním návodu k obtiskovému aršíku firmy Travers je toto kamuflážní schéma uvedeno správně. Všechny barvy použité na modelu jsou uvedeny v tabulce, která navíc obsahuje i kódy barev firmy Humbrol.
Jak již bylo uvedeno, obtiskový aršík pochází od ukrajinské firmy Travers, obsahuje 5 verzí letounu Bristol BLENHEIM Mk.I/IF. Obtisky mají krycí lak na celé ploše aršíku, je třeba je tedy pečlivě odstřihnout. Na tmavých pasážích je výhodné použít pod obtisk bílý podklad. Aršík obsahuje i opravný díl původního provedení (velká kódová písmena, absence kokard na horním křídle u stíhací verze a správný sled barev na směrovce). Obtisky jsou velmi tenké, matné, mají dobrou krycí schopnost a působí velmi dobrým dojmem. Jejich kvalita je plně srovnatelná s ostatními obtisky renomovaných výrobců. Chybějí snad jen popisky.

Závěrečné hodnocení:
Celkový dojem z nové stavebnice firmy AIRmolds je tedy velmi příznivý. Bez velké námahy můžeme postavit velmi pěknou maketu 1/72 letounu Bristol BLENHEIM Mk.I/IF. V neposlední řadě patří k pozitivům i velmi příznivá cena, za kterou je model dostupný pro širokou modelářskou obec.

Model: Heinkel He 177 A-5 Greif.
měřítko: 1:72
výrobce: Airfix
katalogové číslo: 5009
cena v ČR: cca 295 Kč
dovozce: Lama 90

Základní charakteristika modelu
Model He - 177 od fa. Airfix v době uvedení na trh patřil nesporně ke špičkovým modelům. Klasickou technologií vyrobený model má 166 dílů. Z toho je 11 dílů z průhledného plastiku, tyto díly jsou bohužel poměrně silné. Ostatní díly jsou vylisovány poměrně čistě z šedého plastiku. Nepříjemná práce nás čeká u trupu, obě poloviny jsou na styčných plochách vpadlé.

Obrysová věrnost.

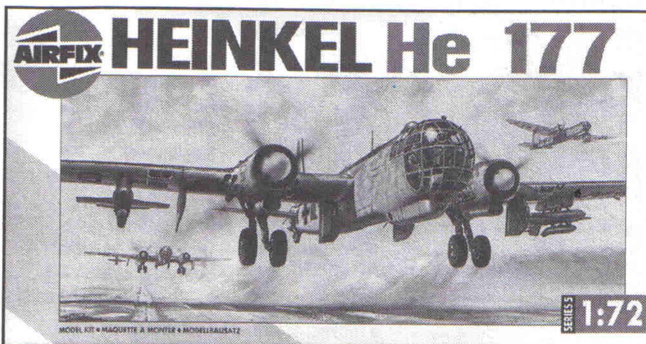
	Skutečnost	1/72	Model
Rozpětí	31,44 m	43,7 cm	43,2 cm
Délka	20,3 m	28,2 cm	30,3 cm

Na rozpětí činí rozdíl pouhé desetiny. Na délce je trup modelu větší o 2,1 cm. Záleží na každém modeláři, zda je ochoten tento rozdíl tolerovat či zda se pustí do řezání.

Zpracování povrchu a detailů.
Nevýhodou modelu je pozitivní panelář, v době vzniku modelu běžná. Je však provedena jemně a až na drobné nepřesnosti v okolí motorových gondol i přesně. Detaily modelu neodpovídají špičkovým modelům dneška, lze je však zařadit k dobrému průměru, i model postavený z krabičky vypadá pěkně. Doplnit potřebuje především pilotní kabina, částečně podvozky a střelecké věže. Model je možno vybavit pohyblivými klapkami, směrovkou a výškovkami, což dnes není běžné. Dle mého názoru to při stavbě modelu je spíše na obtíž. Stavebnice nabízí dvě možnosti, a to buď otevřenou, nebo zavřenou pumovnici, a to v závislosti na pumové výzbroji nebo vyzbrojení kluzákovými pumami Hehschel Hs 293.

Kvalita obtisků a návodu.
Návod je na velmi dobré úrovni a i začínající modelář se v něm může bez problémů orientovat. Třípohledovému kamuflážnímu schématu také nelze nic vytknout. Jedinou drobnou připomínku lze mít k uvádění barev pouze číslem barvy Humbrol. Přimlouval bych se za označení RLM - s příslušným číslem a k tomu případný ekvivalent Humbrol. Obtiskový aršík na jednu verzi, poněkud chudý.

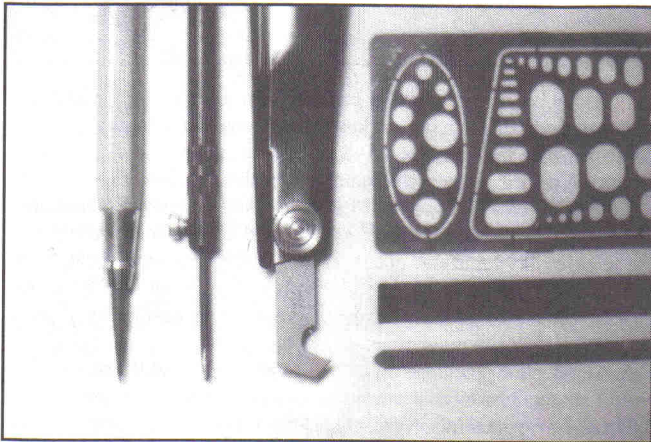
Závěrečné hodnocení.
Model lze doporučit všem modelářům, a to i začínajícím. Čistě postavený model bez zvláštních úprav vypadá hezky. Model zároveň poskytuje velmi solidní základ pro skutečně špičkového modeláře. Po doplnění o nové průhledné díly od fa. Falcon a o kovové díly od Eduardu (věřím, že tato firma nenechá tento model bez povšimnutí) se může stát ozdobou nejedné soutěže.



Vaříme z plastu 3

Čáry máry panely

„Teď přerejvám sedumnáctku," (myslel tím B-17) řekl a čekal obdivné ticho. Zaslouží si ho, a to má ještě tohle letadlo na křídlech rovné plochy, kde to jde dobře. Ano, diskutejeme to často, obvykle nad kitem z našich zásob po tom, co si prohlédneme něco nového, do hloubky rytého.



Nástroje rytcovy: cenové extrémy - rýsovací jehla, rydla Modelplus a Tamiya; šablona Eduard; úlomek péra z budíku; plíšek z pořadače.

Rýt znamená brousit, a to všechno a všude. Do hladka, mokrým brusným papírem („pod vodou"). Nabízí-li nám model panely správně umístěné, takže nám pouze vadí, že ční nahoru, můžeme tyto linie využít jako vodítko rydla a brousit až potom.

Nástrojem je nejčastěji rycí jehla, šablonou polotvrdý celuloid, plastik či plíšek. To je metoda klasická česká. I k nám ale pronikaly pomůcky zahraniční (zvláštní rydla a šablony) a v poslední době máme dostupné domácí zdroje. Jsou různé metody, jak se zbavit plastiku, který z brázdy jehlou vyoráme do valů na jejím okraji. Lze je naplocho seříznout žiletkou nebo seškrábnout skalpelem, což lze ostatně také užít při odstraňování původní paneláže.

Celý proces rýha - čištění obvykle opakujeme, záleží na plastiku, a končíme jemným brusným papírem a lešticí pastou. Cílem je ideál - rýha tenká s hranatými okraji, spíš hluboká, čistá (zbytky plastiku se prozradí při barvení). Specializovaný nástroj (Model Plus, Tamiya) má trojhranný břit a jede za ním plastiková „špona", hůř se s ním zase objíždějí tvary v průmyslových šablonách (leptané v kovu, Eduard nabízí několik se základními křivkami a typickými tvary krytek a panelů).

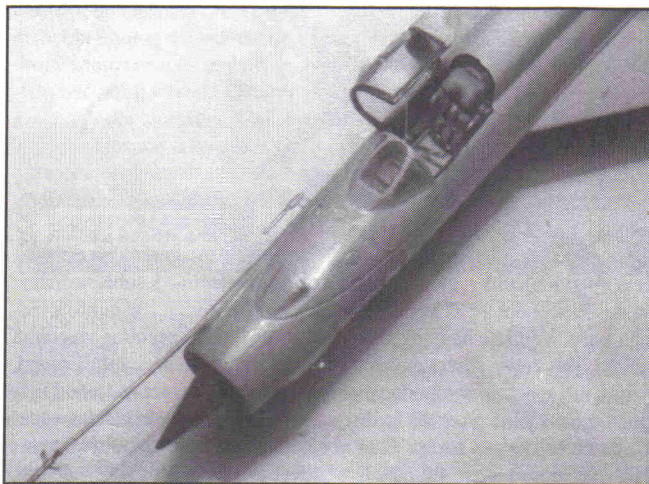
Určitě občas ujedeme. Oprava tmelením a broušením je snadná, první rýhu v měkkém plastiku někdy stačí i jen přebrousit.

Konečně nelze zamlčet, že velmi špatně se ryje do tmeleného povrchu. On je jinak měkký než plastik a protivně se drolí. Rada je jediná - opatrnost.

Při rozhodování, zda se pustit do nýtů nebo negativně naznačených panelů, bychom měli myslet na základní smysl: ani nýt, ani rozhraní panelů nebudou mít modelové rozměry. Děláme je hlavně proto, aby pomohly závěrečnému finiši, který tyto detaily učiní viditelnými. Začít musíme u fotografie, která například napoví, zda letadlo létalo spíš čisté nebo špinavé (a tím i s výraznými panely). Jemné vystouplé linie pak mohou posloužit stejně jako negativní.

Tím jsme tedy dokončili přehled těch nejčastějších druhů „slupky" letadla. Povrchy další, moderní hmoty od laminátů po kompozity, najdeme na předlohách povícero exotických - sportovních, pokusných a neviditelných. Bývají velice fádní, protože zcela hladké. Čarováním se může stát jejich barevná úprava, ale to už je jiná kapitola. V příštím pokračování se už nebudeme dívat na, ale skrz.

Jiří Lízler



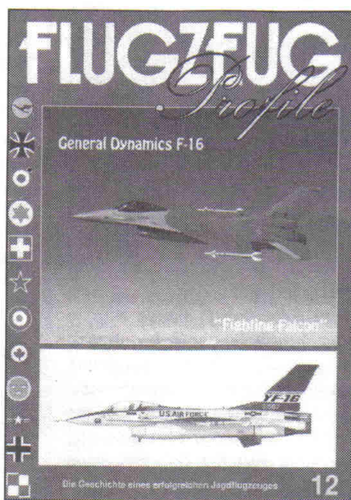
Linie hluboké a křivé dokáží znehodnotit všechnu ostatní vynaloženou práci.

Gerhard Lang:
General Dynamics „Fighting Falcon"
Flugzeug Profile č. 12
Flugzeug Publications GmbH.
Illertissen 1993
Dováží Jakab-hobby service.
Cena: 150,- Kč

K záplavě publikací zabývajících se letounem FF-16 přibyla další. Nový Flugzeug má 49 stran, z toho 15 barevných.

Text v rozsahu 11 stran nás seznamuje s vývojem a historií letounu od prototypů přes sériové verze až po různé zkušební či vývojové varianty. Pro modeláře nejdůležitější je ovšem seznam sériových čísel mezi verzí A/B a C/D spolu s uvedením jejich uživatelů a označením letounu. V textu a u popisek se vyskytuje drobná chyba ve zkratce LANTIRN (Low Altitude Navigation, Targeting, Infrared System for Night. V textu je nesprávně uvedeno LANTRIN.

Největší rozsah sešitu představují fotografie letounu tak, jak slouží u 18 vojenských letectev po celém světě. Chybějí zde pouze snímky zastupující Koreu, Thajsko, Indonésii, Řecko a Bahrajn. Publikace obsahuje také výkresy. Dva zobrazující F-16A a F-16C spolu se základními technickými daty jsou převzaty z propagačních materiálů firmy General Dynamics. Další má představovat verzi 16-A a bokorys verze F-16C. Velice podobný od stejného autora najdete v L+K 2/80. Obsahuje ovšem mnohé nepřesnosti a tvarově i rozmístěním paneláže odpovídá



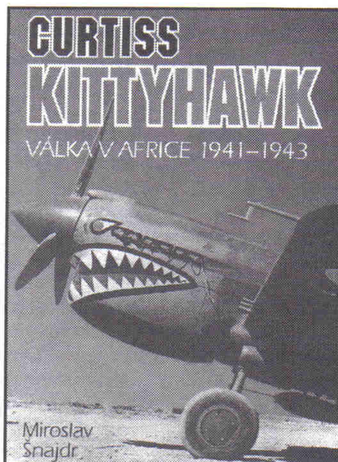
něčemu mezi prototypem, předsériovými F-16 FSD a prvními sériovými F-16 Block 1 a 5.

Barevná schémata představují první prototyp, tygří F-16A belgického letectva, jednomístný F-16XL a bokorysy šestnáctek amerického, dánského, holandského a norského letectva. U těchto výkresů jsou rozměry i paneláž správné a odpovídající skutečnosti.

Publikaci poskytl k recenzi dovozce, na jehož adrese (viz reklama v č. 7/93 str. 17) je k dispozici pro všechny zájemce.

Miroslav Khol

Miroslav Šnajdr
Curtiss Kittyhawk
Válka v Africe 1941-43



Nasazení P-40 tvoří rámec pro charakteristiku období, významné boj. události ve specifických podmínkách severoafrického válčiště. Popsány způsoby nasazení britského letectva i letectev protivníků - rozdíly v organizaci na pozemní akce.

Při hodnocení typu a jeho úspěšnosti jsou porovnány jeho parametry s výkony letadel protivníků. Kniha obsahuje i krátké medailony nejvýznamnějších pilotů obou stran. Nejdůležitější na knize je, že přes zaměření na jeden typ, dostane čtenář dosti jasnou představu o rozdílech mezi evrop. bojištěm a podmínkami „Západní pustiny".

Vydavatel: Knihy Hájek, Olomouc, 101 stran na křídovém papíru, z toho 8 stran barvy (bokorysy, řez P-40, akce) ilustrace Zbyňka Války.

Doporučená cena je 105,- Kč.

Model: Su-24
Měřítko: 1/72
Výrobce: Bílek
Kat. č.: 40
cena v ČR: cca 350 Kč

Již při prvním kontaktu se stavebnicí vycházející z formy Dragon musíme konstatovat, že všechny díly vylisované z šedé, dobře opracovatelné hmoty jsou tvářeny bez otřepů a bez „propadlin". Celý model je negativně rytý, snadností stavby a atraktivností „chytí" jistě srdce každého modeláře, stavějícího modely současných strojů v měřítku 1/72. Jak vyplynulo z prezentace novinek ostatních výrobců na letošním norimberském veletrhu, zůstane trojlístek Dragon-Italeri-Bílek jediným, kdo kit v roce 1994 nabízí.

Nyní ke stavbě. Zahájíme ji kompletací interiéru kabiny dle návodu. Protože sedačky jsou velice spartánsky vylisovány, doporučujeme je dovybavit (dle dostupné dokumentace), nebo použít úplnou náhradní sedačku ze setu Eduard, zhotoveného pro tento typ kitu. Protože kompletace i použití dílů z této sady je náročnější, doporučujeme ji jen zkušenějším modelářům.

Dále pokračujeme ve stavbě shodou s návodem. Při instalaci obou křídel do trupu je vhodné zvolit fixaci v jedné z obou mezních poloh s ohledem na další instalaci pod křídly podvěšené výzbroje. Pokud zvolíme minimální šípovitost, je nutno zaslepit otvory průniku křídel v trupu buď plátkem plastiku, nebo dílem ze sady Eduard. Dále můžeme, jako v našem případě, model vylepšit o otevřená dvířka padákového pouzdra, složený brzdící padák zhotovíme tak, že kousek molitanu obalíme v probarveném kousíčku toaletního papíru, dovybavíme výztužnými pruhy a vlepíme do pouzdra. Doplníme i hydrauliku otvírání dvířek.

Kompletace předního podvozku nečiní žádné potíže, doporučujeme však zcela upravit blatníky. Nejlépe tak, že obě části slepíme k sobě, necháme 3-4 dny zaschnout a pak vypilujeme původní žebroví, jež je odlito z jednoho kusu. Vznikne nám tak čtvercový otvor, který vyplníme vlepením jednotlivých žeber zhotovených z proužků plastu, nebo z dílů Eduard. Blatník tak získá na věrohodnosti a žebry je zezadu vidět na kola. Další úpravou, jenž jsme provedli, je dovybavení hydraulických válců a vedení, táhel a brzdových hadic. Také obě hlavní podvozkové nohy doupravíme dle dostupných fotografií a dovybavíme brzdovým vedením. Podvozky opatříme koly a připravíme k pozdějšímu vlepení do podvozkových šachet.



Celý letoun opatříme zvoleným kamuflážním schématem, v našem případě jsme vybrali zajímavý marking bývalé sovětské jednotky, používající stroj v roce 1988 v NDR.

Ve stavbě pokračujeme podvěšením zvoleného typu výzbroje, jež jsme si před tím připravili. Chceme-li výzbroj rozšířit (stavebnice obsahuje 2 ks podvěsných nádrží, 2 ks raket AA-8 Aphid a 2 ks bomb FAB 250M - vše se závěsníky), můžeme použít výzbrojní sety Dragon č. 2504, 2505-rakety nebo 2506-bomby a raketnice. Model vyhlíží sám o sobě monumentálně, čím více jej však podvěsíme (vždy jen dle dostupných podkladů), tím tento dojem umocníme.

Nakonec vlepíme prosklené díly, které jsme před tím odděleně z vnější i vnitřní strany nabarvili, na svá místa, doplníme poziční světla o lampy (odvrtáme a vyplněním otvoru příslušnou barvou) a na závěr vlepíme vteřinovým lepidlem na konce nosných ploch vybíjecí tyčinky. Celý model pak můžeme přestříkat silikonovým lakem, který sjednotí povrch.

Na závěr se ještě zmíníme o „finese" aplikované na tomto modelu, jež však doporučíme pouze zkušeným kitařům. Protože je model negativně rytý, můžeme po jeho kamuflování zvýraznit paneláž tak, že mikrotužkou (0,2-0,3 mm) obtáhneme jednotlivé předěly všech panelů. Práce je to zdlouhavá, vyžadující pevnou ruku, ale výsledek stojí za to.

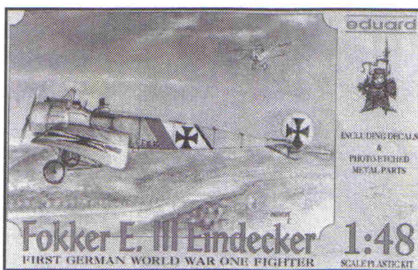
V.B.



model: Fokker E.III Eindecker
měřítko: 1.48
výrobce: Eduard M. A.
katalogové číslo: 8002
cena: u zás. služby HaPM: 279,- Kč

Základní charakteristika modelu.
Poměrně zdařilá krabička (SSW D III bude ještě hezčí) obsahuje 27 dílů ze světlejšího plastiku stříkaných technologií. Short run, přes čtyřicet leptaných dílů, odlitek motoru z bílého kovu (stavebnice obsahuje i plastikový), ocelovou trubičku představující hlaveň kulometu a tři špendlíky. U obtisků umožňujících postavit dle návodu jeden z pěti strojů je sympatické, že původní příliš velká čísla výrobce nechal natisknout znovu a vkládá je jako opravu do každé stavebnice. Ostatně jsou vkomponovány i do 12stránkového návodu formátu A 5.

Obrysová věrnost
Rozměry modelu se shodující s výkresy ve Windsocku, ze kterých pravděpodobně vycházel i výrobce. U strojů z I. světové války lze ale pohlížet na určité odchylky v rozměrech shovívavě. Důležitý je výsledný efekt a Fokker E.III firmy Eduard rozhodně představuje zmenšeninu originálu velice věrně.

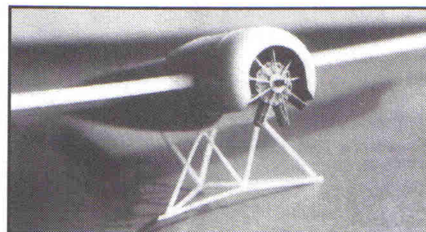


Zpracování povrchu a detailů
Povrch lze hodnotit jako dobrý, pouze trup je nutno lehce přejet brusným papírem, aby se odstranily drobné „pavoučí sítě". Pravděpodobně pozůstatek separování při formování. Pro průměrného modeláře jsou obrovskou pomocí leptané díly, včetně dobře odlitého motoru z bílého kovu, které dokáží pozvednout výsledek do výšin dříve nedostupných. Problém představují napínáky výpletů, jejichž oka nejsou většinou proleptány a vyžadují provrtání.

Kvalita obtisků a návodu.
O obtiscích Propagteamu, jež stavebnice obsahují lze opravdu mluvit pouze v superlativech. Jejich aplikace ale vyžaduje dobrou koncentraci. Jsou natolik tenké, že neopatrné zacházení jim opravdu nesvědčí. Stavební návod je velice přehledný s drobnými chybami, které nestojí ani za zmínku. Některé kamufláže nabízené výrobcem jsou ale v rozporu s těmi, jež připravila dvojice Tesař - Zahálka do HPM č. 2/94, záleží pouze na modeláři komu bude důvěřovat.

Závěrečné hodnocení:
Celkově je stavba příjemnou, ba možná i radostnou záležitostí. Doporučuji pouze přeměření prostoru pro cocpit, který se sestavuje z leptů samostatně a poté vkládá do trupu. V mém případě jsem musel zeslabit stěny trupu, aby se tam vešel. Zatím jsem se nedostal k výpletům, které představují díky napínákům něco nového a pravděpodobně se k tomuto tématu vrátíme v samostatném článku. Závěrem snad toto: neváhejte a pusťte se do budování sbírky letadel z I. světové války. Měřítko 1:48 jim sedí stoprocentně a „Eduardi" nám připravují další lahůdky, které můžeme průběžně doplňovat Směry popřípadě výrobky dalších firem. Pohled do vitríny musí nadchnout každého včetně laické návštěvy (že by i tchyně?).

Václav Janovský



Model: Boeing 747 1:390, Boeing 727 1:280, Boeing 737 1:200 , MDD DC-10 1:320.
Výrobce: Matchbox
Kat. č.: 40801-40804.
Cena: do 150,- Kč.

Typy, které Matchbox zvolil do krátké série dopravních letadel, představují určitě klasiku. Méně klasické je však měřítko; cílem tu totiž nepochybně bylo, aby se vešly do stejně velkých krabiček!
Modely mají od třiceti (B 727) do skoro šedesáti (B 747) dílů. Jsou ryté převážně do hloubky, a to mnohem jemněji, než jak jsme zvyklí u dvaasedmdesátin, přesně lisované a jejich díly dobře lícují. Společnou nectností jsou mělké vtaženiny na břiše všech čtyř letadel. Přes malé měřítko mají modely dobře provedené podvozky a některé i oběžná kola v motorových gondolách. Okénka pilotní kabiny jsou z čirého plastiku (zakryje je však obtisk), pasažérská jsou naznačena hlubokými prohlubněmi. Přiloženy jsou čiré stojánky.
Obtiskové aršíky jsou velké, s bezchybným soutiskem, obtisků je mezi dvaceti a třiceti. Každý model má dvě verze (727 Iberia a American Airlines, 737 British Airways a Air Lingus, 747 British Airways a Air Canada, DC-10 Iberia a KLM). Návod je přehledný s čtyřpohledovým schématem nátěru, krabička nese pěkný obrázek a na spodku barevné bokorysy.
Stavba je snadná. Při pečlivé práci se nemusí příliš tmelit, což je dobře, protože u dopravního letadla je zvláště důležitý finiš. Zjistíme, že letadla nezachovávají zdánlivě jednoduché schéma bílý hřbet - stříbrné břicho, a pokud trpělivě zamaskujeme jednotlivé plochy, je celkový dojem velmi dobrý.
Trochu zklamání přinášejí na první pohled hezké (a početné) obtisky. Pruhy okének nesedí zcela přesně a je dobré je rozdělit a nanášet po částech. Můžeme je zcela vynechat a vyplňovat kapkou lesklé černé barvy, to je ale velice pracné a riskantní. Rámy dveří, jejich okénka a kliky též příliš nerespektují rytí povrchu. Film je tenký a při užití roztoků na přilnutí neruší. Je však nutné stříhat až do něj, jinak s sebou obtisk stáhne jemný nažloutlý lepkavý film, který kryje celý aršík. Ten, pokud se dostane třeba průhlednou plochu obtisku (třeba dveře), nadělá svou špinavou žlutí velkou škodu. Závažnější je, že třeba červený šíp krásné livreje British Airways na tmavém podkladu zcela zanikne - potřeboval by světlý podtisk. Není také snadné se trefit do barevného odstínu společností: namícháme barvu podle obtisku, jeho odstín se ale po sejmutí obtisku může změnit.
Při výběru barev nezapomeňme, že nátěr dopravních letadel je lesklý a leštěné jsou i kovové plochy. Po nanesení obtisků je na místě celý povrch přestříkat lesklým lakem a po několika dnech případně ještě opatrně zpracovat lešticí (ne brusnou!) pastou.
Na poslední chvíli jsme se dozvěděli, že tyto modely už dále ve výrobním programu firmy nebudou a zmizely už i z našich obchodů. Přesto, že - až na Boeing 737 sdílející měřítko s dopraváky Hasegawy - asi zůstanou ve svém měřítku osamoceny, myslíme si, že kdo si je koupil, litovat nemusí. Všechny velice pěkně ztvárňují své předlohy, jsou příjemné romantikou dálek, kterou neruší všudypřítomné zbraně, a stanou se vděčnou zábavou na několik hodin i pro začátečníka. Výhodou malého měřítka je možnost postavit maličké diorámа.
Z dostupných podkladů lze zmínit knihy V. Němečka (Dopravní letadla, Atlas letadel), kde najdete náčrtky všech typů, i když ne zcela shodných verzí. Mnoho fotografií je rozeseto v časopise L+K a propagačních materiálech společností.

Jiří Lízler, Miroslav Khol



MALÁ ÚVAHA NAD JEDNOU RECENZÍ aneb STAHL, W. P. Nad ledem a Saharou. Ju-88 Plzeň. Laser 1993. 252 s.

Motto: „Proč naše osádky navzdory beznaději a přes nepřátelskou převahu dávaly poslední, co nakonec můžeme od vojáků vyžadovat, je jednou z oněch hádanek, pro které nelze ve válce najít vysvětlení".
Nepatřím ke generaci „válečných" dětí, tedy lidí, v jejichž rodném listě je uvedeno datum narození vymezené lety 1939 - 1945. Narodil jsem se v době končící „studené" války, tedy v roce 1956. V roce 1961 - bylo mi 5 let - vypukla „kubánská krize" - a svět byl - už zase - na pokraji konce.
O pár let později jsem byl dokonce trpným a trpěným svědkem války (tehdy ještě nikoliv v přímém přenosu) - byl jsem totiž s rodiči v roce 1967 v Egyptě, když vypukla „třetí arabsko - izraelská". Nebyl to zážitek, který bych si chtěl zopakovat. V srpnu 1968 bych zažil invazi - být v ČSSR - byl jsem ale v kritických dnech v Rumunsku a tak jsem ji zažil jen zprostředkovaně - přes tranzistorové rádio. To jen tak na okraj - několik milníků z mého zatím nepříliš dlouhého života.
Příběhy mužů za kniplem válečných strojů mne fascinují - jako každého muže, který touží něco dokázat - třeba i tím, že vzlétne... a nemusí to být právě s nákladem pum.
Moderní válka - a druhá světová válka takovou byla - znamenala pro každého z účastníků určité vržení do víru událostí, které mohl jen málo ovlivnit svými velmi skrovnými silami. Měl-li takový účastník druhé světové války kromě „válečného umění" i zcela neuvěřitelnou dávku štěstí, odhodlal se možná po válce sdělit své válečné reflexe nejen svým bližním, ale i široké veřejnosti.
Naše letecká obec má nyní vzácnou příležitost seznámit se se svědectvím „z druhé strany".
W. P. Stahl, od roku 1940 do roku 1944 příslušník Kampfgeschwader 30, vyzbrojené hlavně Junkersy 88, před válkou civilní zkušební pilot, prošel takřka bez jediného škrábnutí neuvěřitelnou bojovou kariéru a absolvoval několik set bojových letů nad nejfrekventovanějšími bojišti Evropy - nad Anglií v době bitvy o Británii, nad poloostrovem Kola, nad severoatlantickými konvoji, na frontě pod Moskvou (na středoruské frontě), na Sicílii a v Itálii. Přežil a svěřil se se svými zážitky a reflexemi. Ve výborném překladu Vladimíra Vuska, s autentickými a zcela neuvěřitelnými fotografiemi a sugestivní barevnou obálkou Petra Súkeníka, zobrazující Ju-88 z čelního pohledu po útoku na blíže neidentifikované africké letiště, dostává český čtenář do rukou jedno z nejautentičtějších svědectví „z druhé strany". Myslím, že letecké veřejnosti bylo takového svědectví potřeba víc než soli.
Opravdu - nastává již čas smíření zbraní - tato kniha nechť je prvním důkazem.
Walter Stahl nebyl přesvědčeným nacistou - ostatně takových bylo v jeho jednotce minimum. Byl jen člověkem, jenž chtěl poctivě odvádět „práci", které se naučil. Nebylo zcela jeho vinou, že byl nositelem - někdy v doslovném slova smyslu - „válečné pochodně".
Vůbec si netroufám být „spravedlivým soudcem" toho, kde končí ono „poctivé vojenské řemeslo" a začíná zrůdné ničení celých čtvrtí a měst (Walter Stahl se se svým strojem zúčastnil mj. i ničivého náletu na Coventry). Oním arbitrem nechce být ani Walter Stahl - jen chvílemi probleskuje stránkami jeho válečného deníku - neboť především tím kniha je - jakási obava, jaké budou důsledky jeho činů a je-li, to co dělá správné. Neboť i vynikající pilot a hráč neuvěřitelné štěstěny Walter Stahl ví, že „boží mlýny" melou pomalu, ale jistě, a jasně si uvědomuje, že dřív či později dobyvačnému blitzkriegu zazvoní hrana.
Celou knihou - naplněnou často velmi dobrodružnými a neuvěřitelnými příběhy se jako červená nit táhne vědomí neodvratného konce Třetí říše. Nevím, bylo-li mnoho příslušníků Luftwaffe, kteří byli tuto skutečnost schopni reflektovat. Už jen proto stojí za to číst knihu Waltera Stahla.
V knize lze navíc získat i cenné poznatky, týkající se organizace bombardovacích i cvičných jednotek luftwaffe, jejich taktiky i samotného letounu Junkers-88 a taktiky jeho bojového užití. Kniha je navíc doplněna kresbou prostorů osádky. Český čtenář dostává tímto počinem vydavatelství LASER do rukou unikátní a velmi potřebné dílo.
Nezbývá tedy než se těšit na další slibované knihy plzeňského nakladatelství a vydavatelství - ohlášeny jsou např. paměti Anthony Fokkera a knihy Manno Zieglera o Me-163 a Me 262.

Zdeněk Procházka, Brno

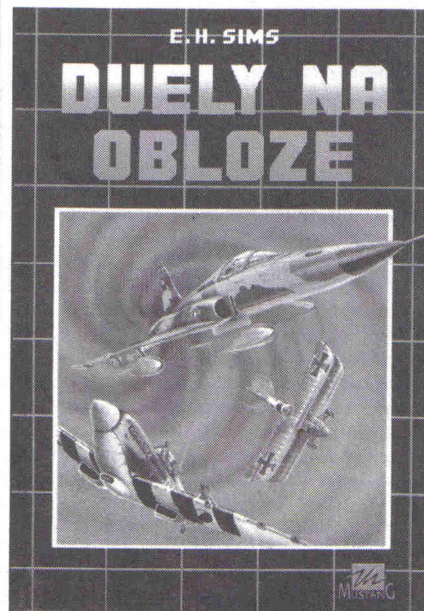


SIMS, E. H.: Duely na obloze
Pilot svazek 4
Mustang s.r.o. Plzeň 1993
Cena : 85 Kč včetně DPH

Nakladatelství Mustang se českým čtenářům představilo knihami Messerschmitt Me 163 a Me 262 německého autora Mano Zieglera. Předvánoční trh obohatila další publikace tohoto vydavatele.
Duely na obloze nepatří svým pojetím mezi klasickou memoárovou literaturu. Jejich autor E. H. Sims se ve své práci zaměřil na taktiku, kterou stíhači čtyř válek používali při svých bojových letech.
Kniha je rozdělena na šest částí. V první je obecně popsána role stíhacího letectva a jeho strategie a v další se věnují jednotlivým válečným konfliktům od první a druhé světové války až po válku v Korei a ve Vietnamu. V jednotlivých kapitolách hodnotí nejúspěšnější stíhači z Německa, Velké Británie a USA taktiku a bojové letouny států nepřítele i svých vlastních zemí. Závěr tvoří tabulka nejlepších stíhačů, k jejíž přesnosti lze mít ovšem výhrady.

Knížka také obsahuje fotografie, které mají ilustrovat popisované téma. Pokud jsou převzaty z původního vydání těžko lze něco měnit, ale jestliže jejich výběr byl dodatečný potom mohl být poněkud šťastnější, neboť se zde vyskytují typy o kterých není v textu zmínka.
Zatímco autor, sám účastník druhé světové války, je do problematiky hluboce zasvěcen, nedá se totéž říci o překladateli a jazykovém redaktorovi. Zvláštím dojmem působí doslovně přeložené hodnosti, velitelské funkce, názvy jednotek a letadel (Moskyto, F 105 „železná ruka“) či odborné názvosloví. Zeměpisné názvy a některé výrazy naopak zůstaly nepřeložené. Zatímco k pochopení některých stačí podrobný slovník (Dürkirchen - Dunkerque) jiné vyžadují značnou dávku představivosti (Námořní superstíhačka - Supermarine, MiG čepička - MiG CAP, letecká bojová hlídka, přístroj Pod - kontejner, příjezdová cesta - pojížděcí dráha, CBU (cluster bomb units - svazek bomb) - kontejnerová puma). Takovýchto příkladů lze na každé straně doložit několik. Překlad zcela znehodnocuje záměr vydavatele a zákazník by si měl rozmyslet, zda svou koupí podpoří vydání dalších podobně nedbale přeložených publikací.

M. Khol



Káča z plastiku.

Ne, nemusíte mít obavu, že bude řeč o oblíbené hračce našich pradědů, kterou my známe pouze z Ladových obrázků, na nichž ji vesničtí kluci prohánějí biči. Káča, Kvíčala, Kačena a kdoví jaké ještě jiné názvy byly totiž přezdívky pro terénní nákladní automobil Tatra 805, který si firma TONDA Plastic Hobby Kits zvolila za předlohu pro první vakuformovou stavebnici své nové řady modelů čs. bojové techniky v měř. 1:35. A právě o stavbě modelu z této stavebnice jsou následující řádky.
Tradičně mrňavá krabička je doslova našlapána pěti destičkami s vyfouknutými díly, takže se člověk diví, jak se tam ještě může vměstnat sáček s lisovanými koly a volantem, průhledná fólie s předznačenými skly kabiny, tři listy na osmerku složeného návodu a obtiskový aršík, který mimo znaků pro tři verze obsahuje i obtisky přístrojů palubní desky.
Jedná se tedy o složitou stavebnici s velkým počtem drobných a jemných dílů, která umožňuje postavit plně detailovaný model včetně motoru a úplně vybavené kabiny. Právě kvůli tomu počtu a titěrnosti dílů jsem k jejich oddělení od základních destiček použil netradiční metodu. Vyřezával jsem je „načisto“ zubatou žiletkou (je k dostání v modelářských prodejnách), kterou jsem naplocho přiložil k základové destičce a pak „odpiloval“ vše, co přečnívalo, tedy žádané díly. Upozorňuji, že je to metoda na ostří nože, pardon, žiletky!, neboť je třeba neustále hlídat, aby se zubaté ostří čepelky nezvedlo, „nezabloudilo“ a neodřízlo část dílu. Avšak odpadá pracné dobrušování, neboť vyříznuté díly je vyžadují v minimální míře, drobné pak vůbec ne, a tím se celá práce stane čistší (kdo zná elektrostatickou lepivost polystyrénového prachu ví, co mám na mysli) a hlavně se urychlí.
Při vlastní stavbě jsem se v podstatě řídil stavebním návodem. Začal jsem se sestavováním typicky tatrováckého páteřového šasi s centrální trubkou a nezávisle odpruženými poloosami. K fixaci jejich polohy po nalepení doporučuji použít lepenkovou šablonu (nezatížená osmsetpětka měla podkosená kola), anebo, pokud chcete umístit hotový model do „terénu“, nalepte poloosy úplně náhodně, jak vám to vyjde! Docílíte pěkného efektu tím, že předvedete odpérování vozidla „v činnosti“. Dalšího oživení dosáhnete vytočením předních kol do rejdu. U žádného „vehiklu“, který jsem zatím stavěl, to nešlo tak snadno jako u Káči. Stačilo jen do brzdových štítů

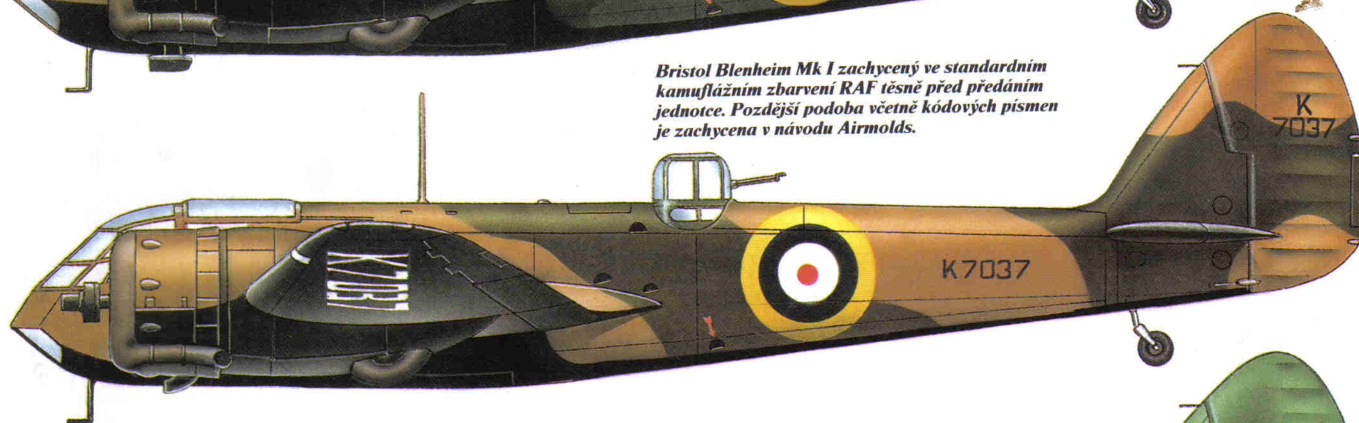


místo kruhových vypiloval díry mírně oválné a nalepit je paralelně šikmo na přední poloosy. Zde, oproti návodu, doporučuji zaměnit pořadí operací. Napřed nalepit poloosy na centrální trubku podvozku a teprve, když spoje řádně zaschnou, zasunout na ně brzdové štíty, naměřit rozchod kol,zkontrolovat geometrii a poté přilepit.
Jediné díly, které jsem při kompletaci podvozku nepoužil ze stavebnice, byly torzní tyče. Nahradil jsem je kulatinami Tamiya. Mimo dozbrojení motoru a pák řízení (zde považuji stavební návod za málo názorný) je nejpracnější výroba výfukových trubek. Použil jsem na ně měkký hliníkový drát, vytvaroval napřed dlouhou větev, zasunul do vypilovaného otvoru v motorovém bloku jedním koncem, druhým do otvoru v tlumiči, a když, po několika zkouškách, vše sedělo, nalepil tlumič pod vlečný hák. Teprve pak jsem vytvaroval z drátu krátkou větev. vedoucí z druhé poloviny motoru, a do jazyka spilovaným koncem ji přilepil k průběžné větvi.
Obdélníkový rám, nesoucí kabinu vozidla a korbu, doporučuji přímo sestavovat na spodní desce korby a tím ji použít jako montážní přípravek. Sama stavba rámu neskýtá žádné záludnosti.
Přiznávám, že jsem měl obavy z lepení kabiny. Byl jsem ale příjemně překvapen, jak dobře díly kabiny na sebe lícují. Jediná spára, kterou je nutno tmelit, je spára nad předními okénky, tam, kde se čelo kabiny napojuje na střechu, a trošku tmelu snad ještě upotřebíte v předním horním růžku dveřních dílů. Pokud si odpustíte komplikace s otevřenými dvířky a zvednutým krytem motoru, nečiní ani kompletace kabiny příliš potíží. Nejpracnější je vypilování okenních otvorů a jejich „zasklení“. Zde jsem dal přednost vlastní acetátové fólii. Zhruba na míru vystřižené obdélníčky jsem zasunul zevnitř do kabiny a rýsovací jehlou jemně obtáhl obrysy okének. Pak zbývalo jen okénka vystřihnout a trpělivým pilováním dolícovat.
Kvalitu dílů z destiček D a E nemohu posoudit, neboť jsem se rozhodl u svého modelu vyrobit celou korbu a lavice nové, z mahagonové dýhy. Použil jsem jenom díly 14 - 16 a 17, tedy háky a kování korby. Přitom si troufám tvrdit, že pracnost takhle vyrobené korby je nižší, než když použijete původní díly stavebnice. Chce to jen trošku kitařského kumštu. Výsledný efekt skutečně dřevěných a plaňkových bočnic je viditelný na fotografiích.
Zbývající drobnosti, madla, držák rezervy a kanistrů, zpětné zrcátko, výztuhy a vzpěry, jsou vyrobeny běžnými kitařskými postupy. Pro úplnost dodávám, že na modelu ještě chybí stěrače, závěsy, které umožňovaly vyklápění předních skel, a na střeše kabiny opěrky pro odklopné víko veliteského průlezu. Za poslední nedostatek může tak trochu stavební návod, neboť jsem opěrky prostě přehlédl. Skici, popisující postup montáže, jsou podle mého názoru pro tak obsáhlou stavebnici příliš drobné a tedy málo názorné. Káča by si zasloužila přehlednější návod, ve kterém by drobné detaily nezanikly.
Při konečné montáži jsem postupoval trošku odlišně, než jak je v návodu popsáno. Na kompletní podvozek jsem napřed nalepil rám se spodní deskou, poté usadil a přilepil kabinu a po důkladném zaschnutí pokračoval nalepením předního čela korby, pak postranic a posléze zadního čela. Po patřičném zaschnutí jsem montáž ukončil vlepením laviček.
Co říci závěrem? Stavebnice modelu Tatra 805 firmy Tonda určitě není kit pro začátečníky. Je to superdetailní vakuform nové generace, určený labužníkům. Jak dalece je věrný skutečné předloze a jak přesně je převeden do měřítka 1.35, nemohu posoudit, neboť nepatřím k těm školometům, kteří kity zkoumají pod lupou a proměřují každý díl posuvkou.
Pokládáte-li se tedy za kitaře - labužníka a chcete-li mít ve své sbírce „vehiklů“ něco extra, něco exotického, pak je Káča váš tip. Pravda, když krabičku se stavebnicí poprvé otevřete, asi si pomyslíte, jaký že bič jste si na sebe zase upletli. Nu, a v tom okamžiku si vzpomeňte na Ladovy obrázky. Vždyť bič přece k pořádné káče patří. A vy přece chcete, aby ta vaše Káča, byť plastiková, také udělala „vír“ všude tam, kde ji předvedete.

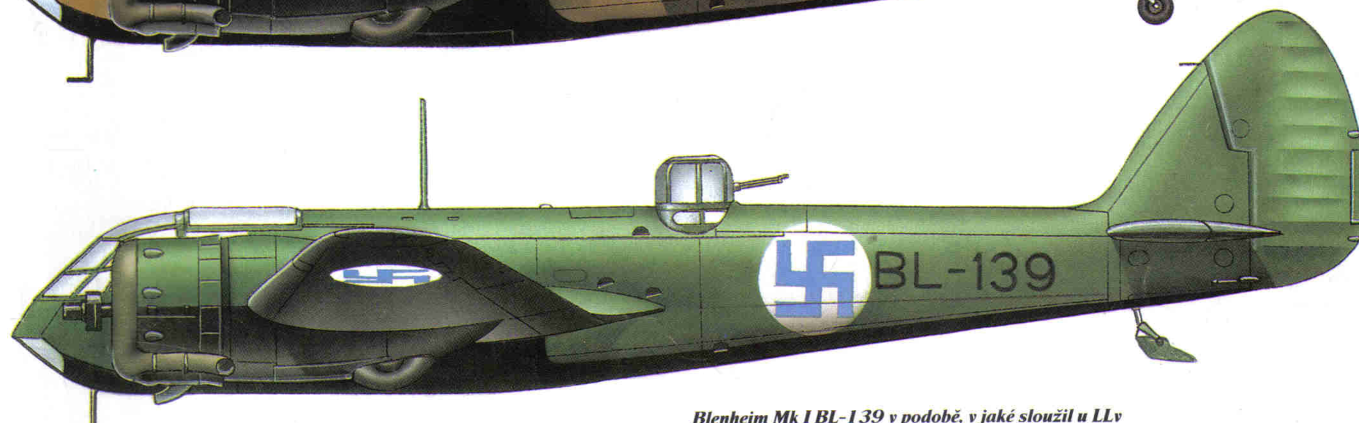
František Novotný



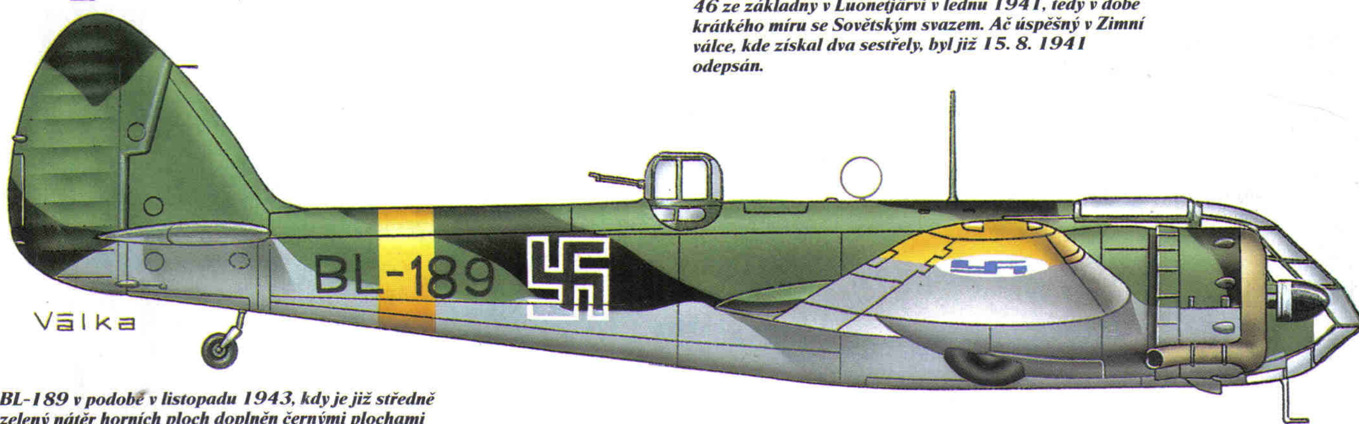
Ještě původní typ výsostných znaků měl zde zobrazený Blenheim Mk I létající u 60 Squadrony RAF.



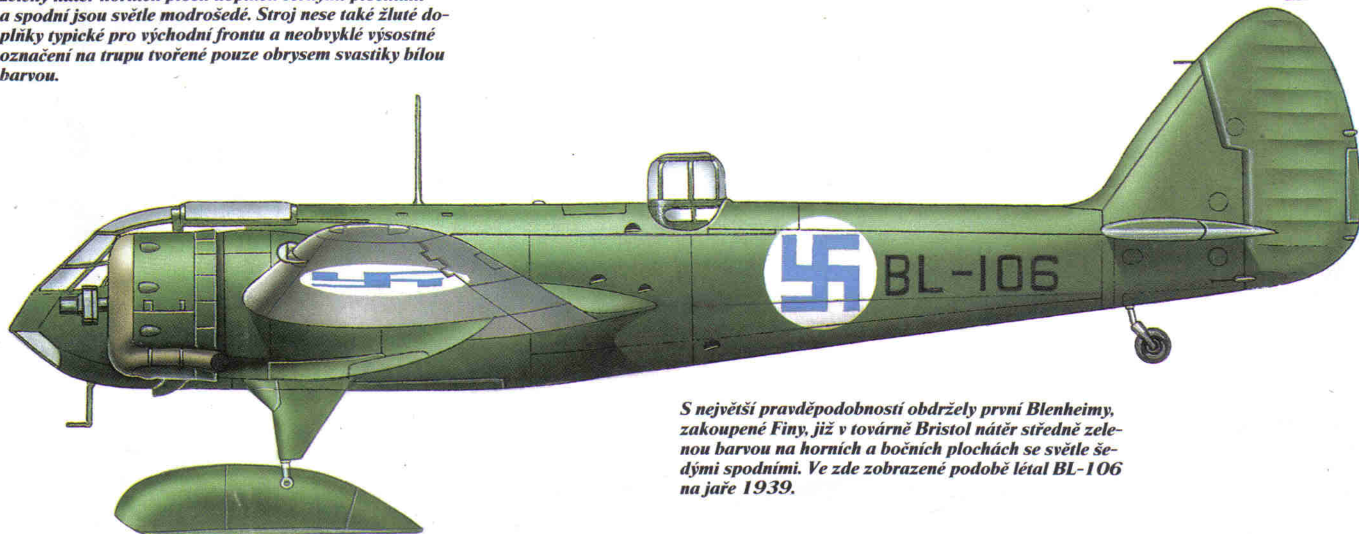
Bristol Blenheim Mk I zachycený ve standardním kamuflážním zbarvení RAF těsně před předáním jednotce. Pozdější podoba včetně kódových písmen je zachycena v návodu Airmolds.



Blenheim Mk I BL-139 v podobě, v jaké sloužil u LLv 46 ze základny v Luonetjärvi v lednu 1941, tedy v době krátkého míru se Sovětským svazem. Ač úspěšný v Zimní válce, kde získal dva sestřely, byl již 15. 8. 1941 odepsán.



BL-189 v podobě v listopadu 1943, kdy je již středně zelený nátěr horních ploch doplněn černými plochami a spodní jsou světle modrošedé. Stroj nese také žluté doplňky typické pro východní frontu a neobvyklé výsostné označení na trupu tvořené pouze obrysem svastiky bílou barvou.



S největší pravděpodobností obdržely první Blenheimy, zakoupené Finy, již v továrně Bristol nátěr středně zelenou barvou na horních a bočních plochách se světle šedými spodními. Ve zde zobrazené podobě létal BL-106 na jaře 1939.











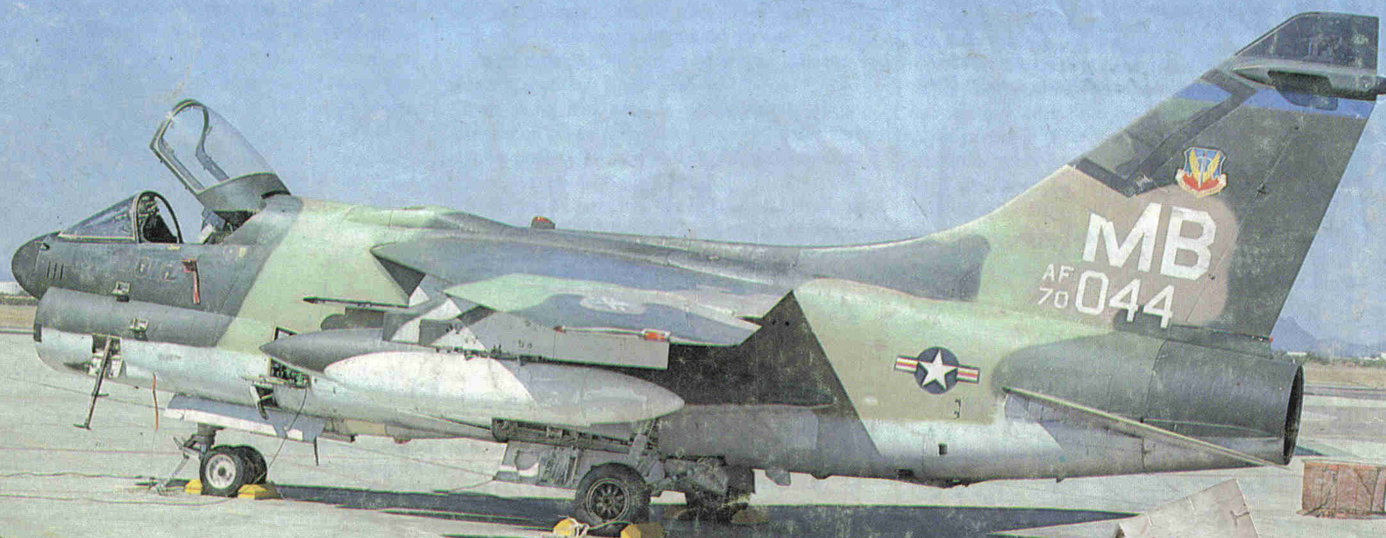


Foto: V. Šimeček